MODELISMO

Acción Press

Nº 136
España: 7 EUROS

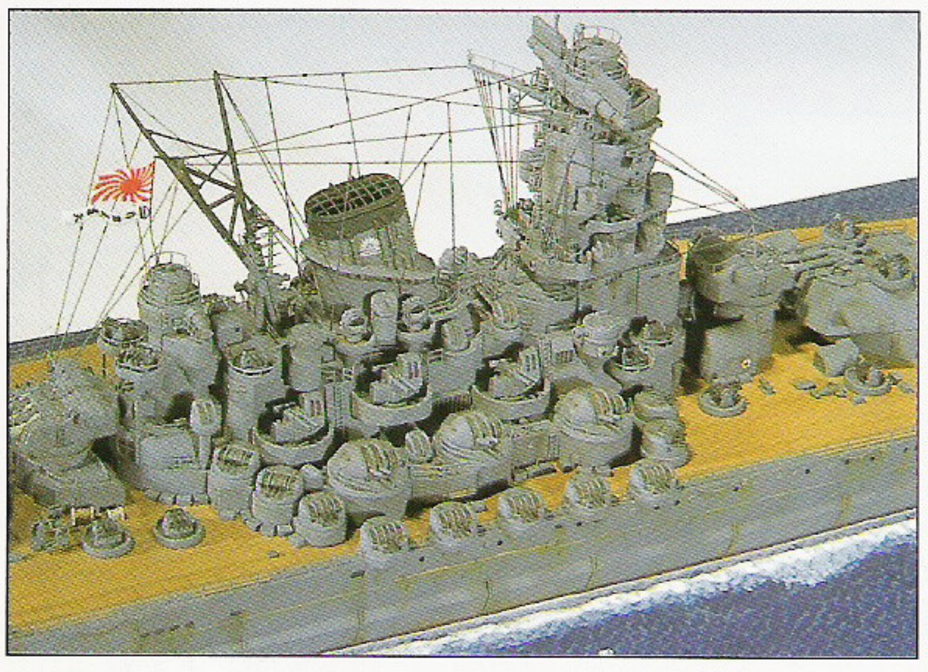
euro
MODELISMO

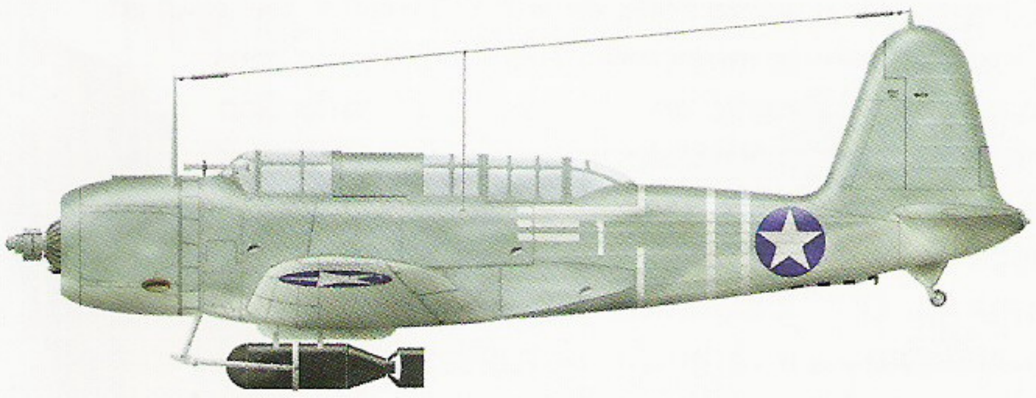
REVISTA MENSUAL

www.euromodelismo.com

euro MODELISMO

REVISTA MENSUAL AÑO 12 Nº136 NOVIEMBRE 2003





4 FOCKE-WULF Ta152 H-0

El Ta152 supuso la genial culminación de una excelente saga de cazas iniciada con el Fw190, pero en el contexto de una guerra ya muy adversa para Alemania, poco pudo hacer frente a la ofensiva aliada de bombardeo. La maqueta a escala 1/48 que presentamos tiene el grado de detalle y especialización de una marca como Trimaster.

12 FRODO

La saga de «El Señor de los Anillos» siempre ha sido un recurrente motivo de inspiración para muchos aficionados al modelismo fantástico, reflejado en muchos trabajos de modelado y pintura de figuras como el que ahora presentamos.

14 EUROMILITAIRE 2003 (I)

El prestigioso certámen británico ha vuelto a tener un excelente nivel en la categoría de dioramas con vehículos militares, la especialidad reina del modelismo estático. En esta primera parte del reportaje sobre la última edición vamos a ver una espectacular selección de fotos sobre algunas de las obras ganadoras.

26 ACORAZADO «YAMATO»

Los barcos a escala 1/700 vuelven a estar de moda, y son varias las marcas que han comenzado un proceso de renovación de sus antiguos moldes. Pero además, algunos modelistas mejoran considerablemente estos kits con detalles de construcción propia y accesorios comerciales.

32 CURSO DE INICIACION (IX)

Comenzamos la decoración de la maqueta, y después de aplicar el color base, empieza un importante proceso de trabajo con los óleos para conseguir que las superficies del carro de combate adquieran riqueza de tonos.

38 LEON RAMPANTE 2003

Celebrado en la localidad madrileña de Alpedrete y especializado en figuras históricas, este concurso también cuenta con las respectivas modalidades de participación en figuras de Fantasía y Ciencia-Ficción, con obras de un excelente nivel.

44 CORVETTE GRAND SPORT

La oferta de maquetas de coches de Accurate Miniatures no es muy numerosa, pero presenta un excelente nivel de calidad. La firma estadounidense produce dos versiones del exclusivo Grand Sport a escala 1/24 en versión 12 Horas de Sebring de 1964.

50 LA BATALLA DE MIDWAY (III)

La flota japonesa se acerca cada vez más al atolón de Midway y desde allí despegan los primeros aviones estadounidenses para hacerla frente. Son los prolegómenos de la importante batalla aeronaval entre portaaviones que se avecina.

por Alfonso Martínez Berlana

fotografías del autor

FOCK

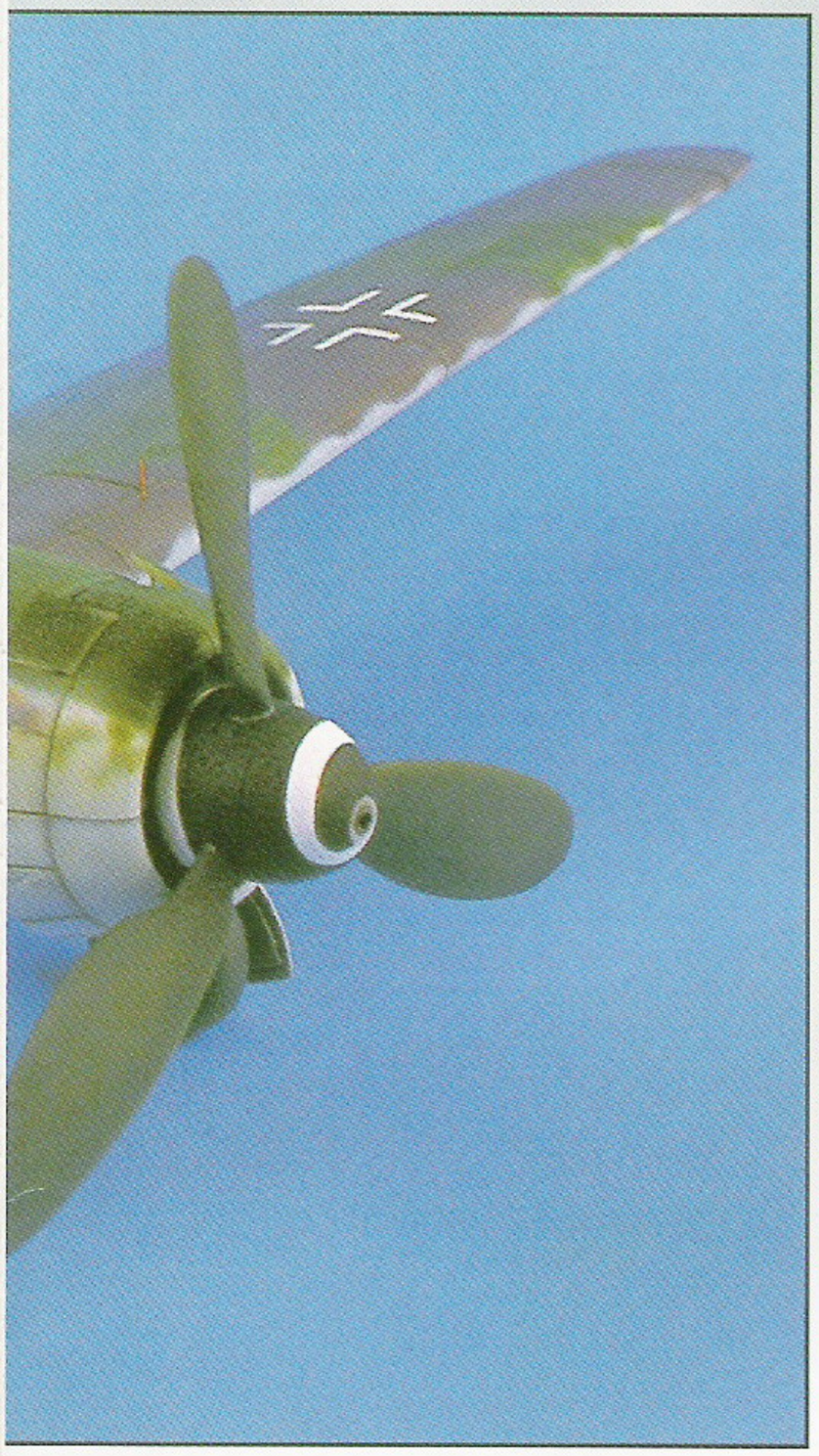
trimaster 1/48

En algún lugar de Europa Central durante el invierno de 1944-45, unas estilizadas siluetas ascendían después de atravesar una espesa capa de nubes borrascosas a varios miles de metros de altura. Eran dos Focke-Wulf Ta152 cuya misión consistía en alcanzar una formación de bombarderos que volaban a una altitud estimada de 7.000 metros...

Estos últimos expelían unas grandes estelas blancas de condensación, lo que permitía su rápida localización visual. Pero pronto se dieron cuenta que no podrían llegar hasta los bombarderos, ya que habían sido avistados por una gran formación de cazas de escolta que estaban deseando entrar en acción después de las largas y aburridas horas de vuelo. El jefe de la formación de escolta observó a los Ta152 con sorpresa; nunca había visto unos aparatos con semejante envergadura y de aspecto tan frágil, trepando a aquella velocidad endiablada. Esperando una de las habituales trampas a las que tan aficionados eran los pilotos alemanes, destacó a cuatro P-51 Mustang para que resolvieran lo que en principio parecía un ligero inconveniente, más que una amenaza, mientras el resto de la formación se mantenía a la expectativa.

Los dos Focke-Wulf vieron cómo estos cuatro «indios» se descolgaban de la formación y soltaban sus depósitos suplementarios, acelerando al máximo para iniciar la persecución. Casi al mismo tiempo los aviones alemanes se pusieron a la altura de los Mustang, estabilizaron su vuelo sin emplear la potencia de emergencia de combate y maniobraron para dejarse alcanzar por detrás. El «líder», sin duda un piloto experimentado, manejaba su aparato con templanza, observando la maniobra de los P-51 por los retrovisores colocados especialmente para él por sus mecánicos unos días atrás. Su aparato, un prototipo, estaba en plena fase ensayos. El «punto», un piloto más bisoño y con muy pocas horas de vuelo, alabeaba nerviosamente muy cerca de su líder, siendo consciente de que iba recibir una lección inolvidable.

Los Mustang, dispuestos a comerse a los Ta152, se acercaban a todo gas. Por fin el primero de ellos abrió



pués de recibir el impacto de un proyectil de 30 mm que destrozó una de sus alas, cayendo en barrena, mientras otro se alejó escupiendo abundante humo negro y trozos de metal. Los otros dos, al comprobar que no podían zafarse ni por velocidad ni agilidad se lanzaron en picado hacia las nubes. Los Ta152, que seguían volando muy juntos, comprobaron cómo se les echaba encima el resto de la formación, buscando venganza. Pero a los Focke-Wulf no les hizo falta refugiarse en las nubes... Se limitaron a acelerar hasta alcanzar cerca de los 800 km/h, dando con un palmo de narices a los cazas de la USAAF, que los persiguieron inútilmente obligándoles a consumir un combustible muy valioso para sus tareas de escolta.

El jefe de la formación de cazas americanos ordenó a todos sus aviones volver a situarse a la altitud de crucero, mientras veía cómo desaparecían en el horizonte los dos extraños y audaces aparatos con aspecto de velero. Afortunadamente no volvería a verlos más. Los Ta152 eran tan peligrosos como escasos, y las estelas blancas continuaron su camino...

FOCKE-WULF Ta152 H

A finales de 1940, la oficina de diseño del ingeniero proyectista Kurt Tank ya poseía los primeros bosquejos de un nuevo caza basado en el Focke-Wulf Fw190, al que se equiparía con los motores y compresores por entonces en última fase de desarrollo.

Este diseño era totalmente nuevo y las similitudes que pudiera haber con el Fw190 D eran solamente aerodinámicas, lo que propició una nueva designación del avión con el número 152. El prestigio e influencias de Kurt Tank hicieron que se cambiara el prefijo de algunos de los aviones fabricados por la firma Focke-Wulf (Fw) por las dos primeras letras del apellido de su ingeniero (Ta).

La saga del Ta152 superó a todos los proyectos de cazas monomotores de hélice por entonces en desarrollo en Alemania, pero no pudo llegar a tiempo de ser fabricada en grandes cantidades. La versión que nos interesa, el Fw152 H, era un diseño específico para operar a gran altura. El sufijo «H» significaba *Höhenjäger* (caza de altitud). Este interceptor poseía unas prestaciones formidables y desarrollaba una velocidad muy cerca del límite para aviones de hélice, cualidades de manejo excepcionales y una tremenda aceleración, así como una capacidad de trepada desconocida para la época, en resumen, un cazador casi perfecto.

Pero el Ta152 H no pudo ser utilizado para lo que fue concebido, limitándose su actuación a algunos combates a baja altitud (para este aparato) que no impidieron a sus pilotos demostrar sus cualidades. Solamente se fabricaron unos setenta ejemplares, siendo la mayoría de ellos destruidos en tierra.

Nuestra maqueta es un Focke-Wulf Ta152 H-0 que perteneció a la única unidad equipada con estos aparatos, el Stab/JG 301. En mayo de 1945 este ejemplar concreto fue capturado intacto por las tropas británicas en la localidad de Aalborg y posteriormente entregado a los norteamericanos. Sus insignias originales fueron borradas y sustituidas

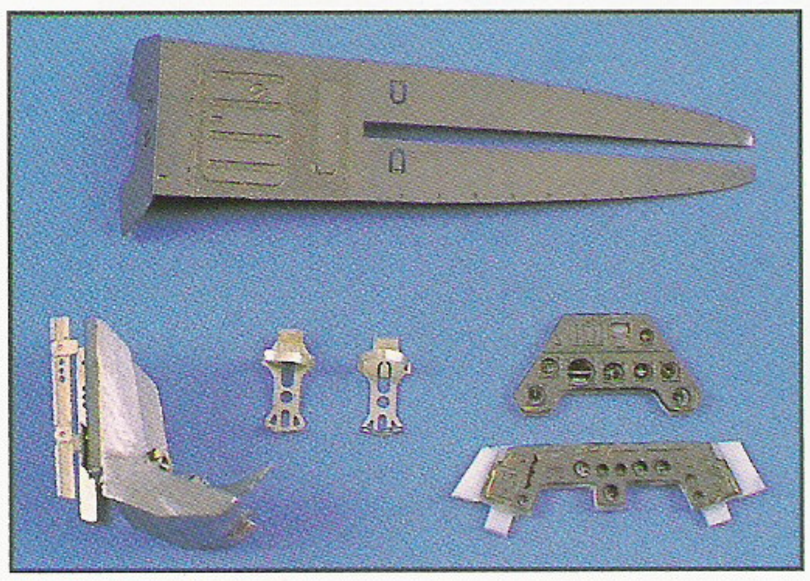
E-WULF Ta152 H-0

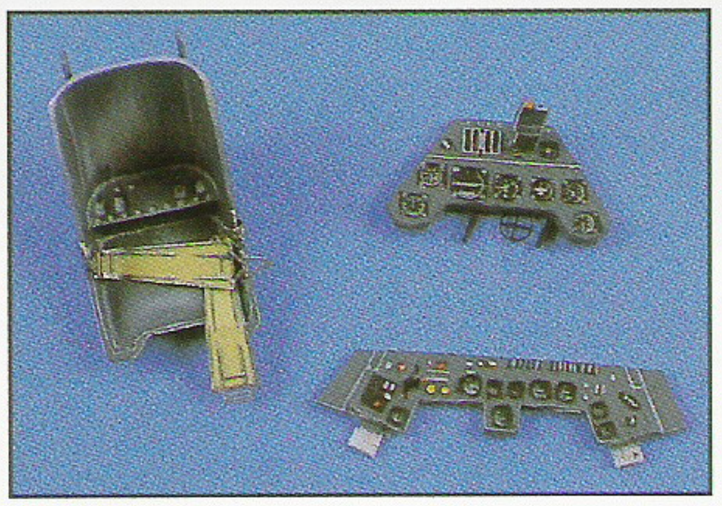
fuego a doscientos metros. La respuesta de los dos cazas alemanes fue un viraje violentísimo; haciendo valer su gran envergadura alar, que les daba la agilidad de un velero deportivo, se colocaron detrás de los sorprendidos Mustang, volando a toda potencia reaccionaron tarde, no pudiendo igualar el cortísimo radio de giro de sus oponentes, que tras girar 360 grados a la vertical hicieron fuego... Uno de los Mustang perdió un alerón des-

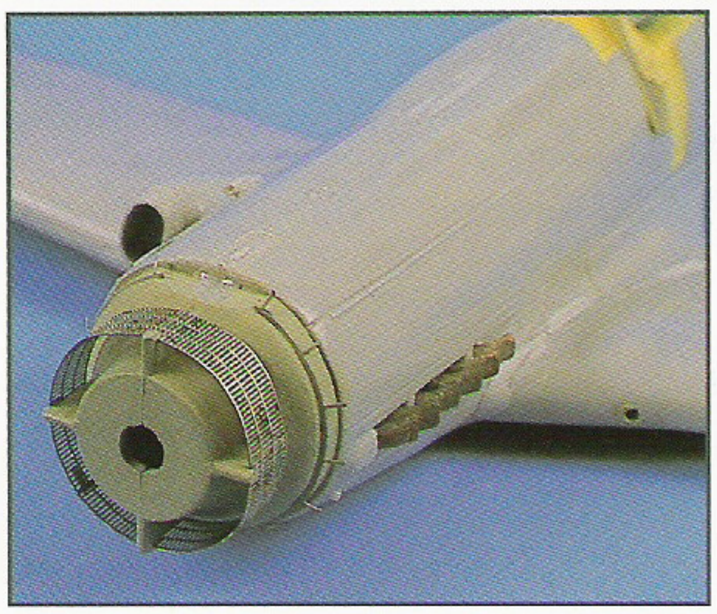
por escarapelas de la RAF. Tiempo después el avión fue enviado a los Estados Unidos, donde se le pintaron primero unas insignias americanas y más tarde (bastante chapuceramente) sus antiguas cruces alemanas para unas fotos de propaganda. Felizmente el avión fue adquirido por el Instituto Smithsoniano, donde todavía se conserva desmontado y almacenado en espera de su restauración. Esta historia dejó un rastro de interesantes fotografías que los modelistas no podemos dejar de aprovechar.

CONSTRUCCION Y DETALLADO

El kit de Trimaster es de una calidad sin paliativos: plástico ideal para el pegamento y la lija, varios fotograbados de muy buena calidad, tubos de cobre para hacer sus cañones de 20mm, piezas de metal para el tren de aterrizaje, el cañón de 30mm y otras piezas del

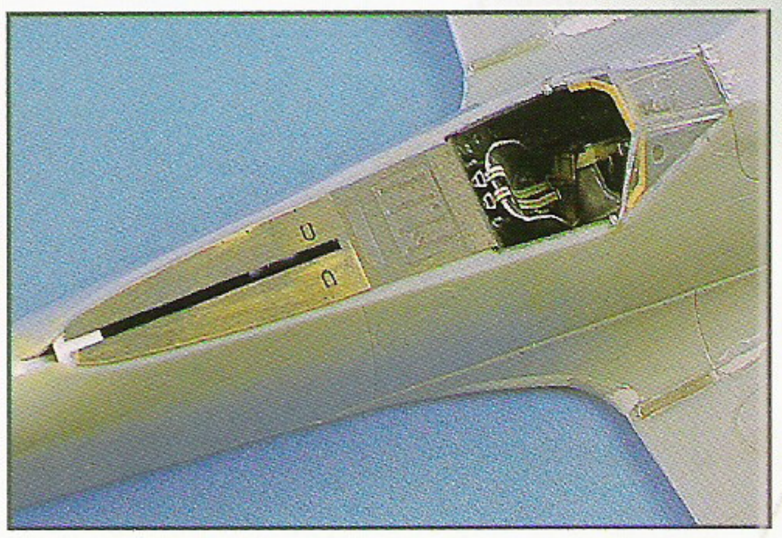






interior, una inmejorable y extensísima hoja de calcomanías y un motor que podemos colocar a parte sobre un bastidor o montarlo en el propio avión, con piezas especiales para que pueda verse al descubierto. También incluye la figura del piloto para colocarlo sentado en la cabina.

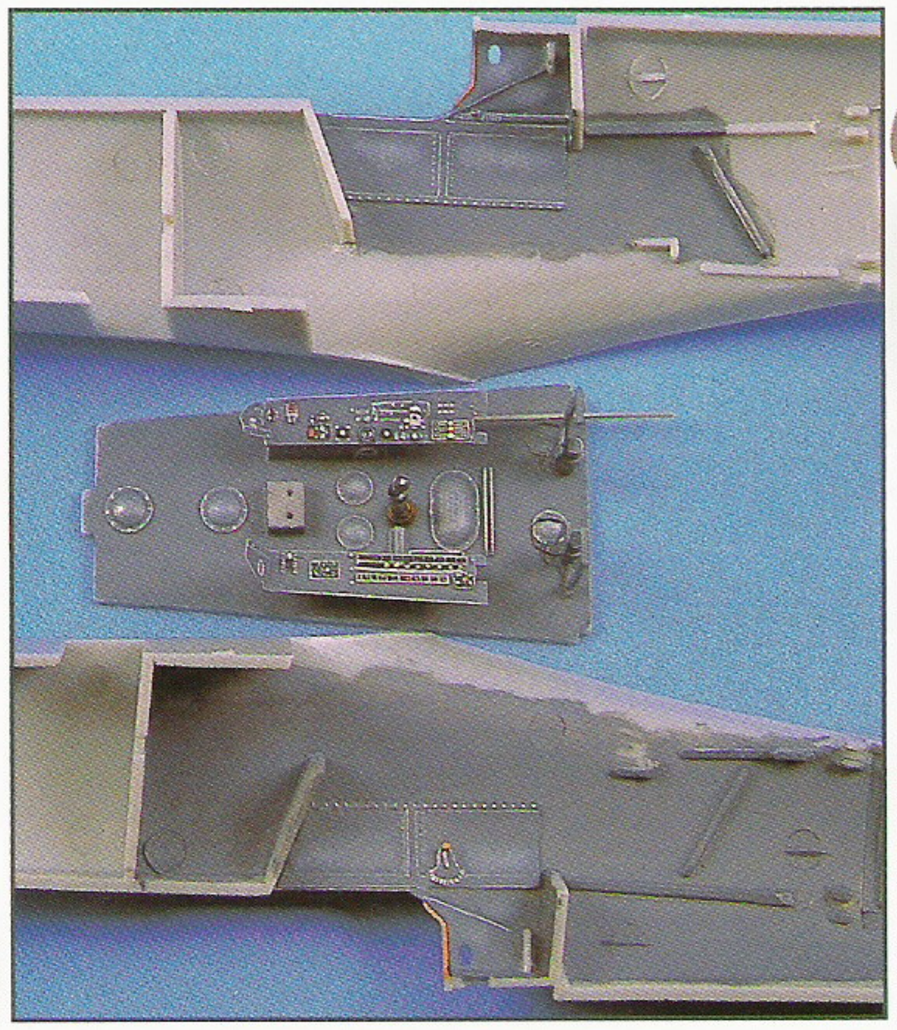
El kit de Trimaster trae la mayoría de los detalles del interior de la cabina reproducidos en piezas de metal fotograbado.



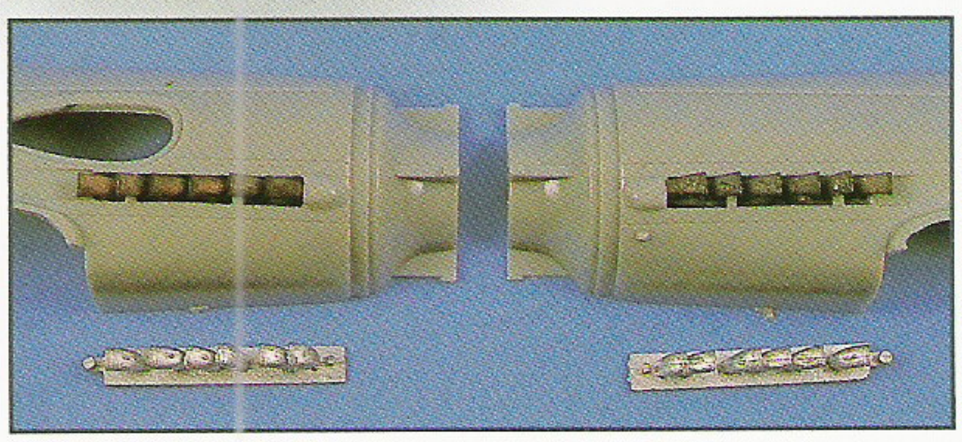
El único punto que se puede reprochar a la maqueta son los pozos del tren de aterrizaje, ya que dejan sin tapar la zona donde está el motor, pero este defecto se puede solucionar pegando pequeños trozos de plástico de Evergreen. También he utilizado un fotograbado de Eduard para complementar los que trae el kit. Todo el montaje se llevó a cabo sin «sobresaltos». utilizando muy poca masilla de relleno.

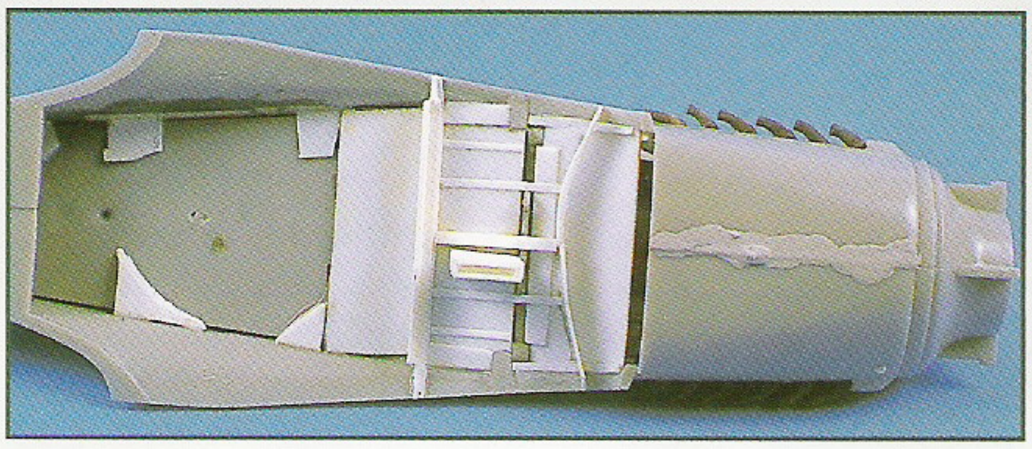
En las patas del tren de aterrizaje he pegado unos hilos de cobre para simular los latiguillos de los frenos. Respecto a las ruedas, y para simular la ligera deformación del neumático por el peso del aparato, reblandecí un poco el plástico de estas piezas con una plancha para ropa, teniendo cuidado de no quemarme los dedos.

Los tubos de escape fueron sustituidos por los que ofrece la marca rusa Moskit, que aunque están pensados para el Fw190 D-9 también resultan ideales en esta maqueta. Dichos tubos son de un metal tan fino como el papel de fumar y presentan una pátina oxidada, siendo extremadamente delicados de manejar.

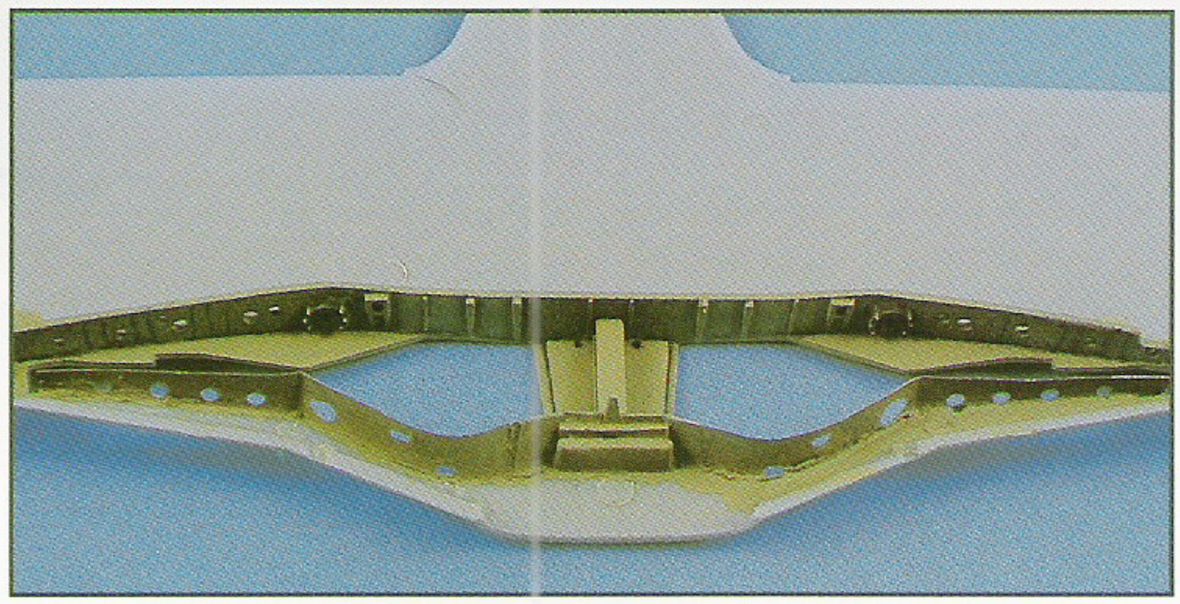


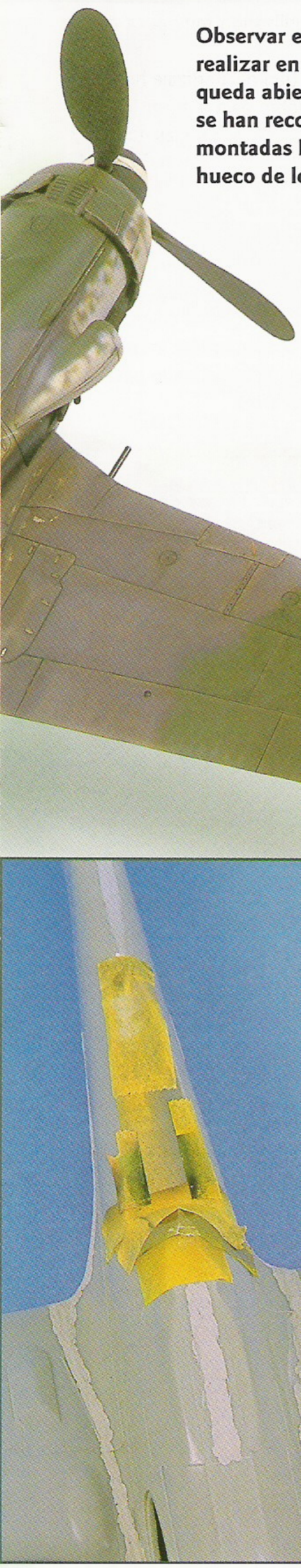
Interiores de cabina pintados de gris RLM-66. A la derecha se ven los escapes de Moskit, de calidad y fineza excelentes.



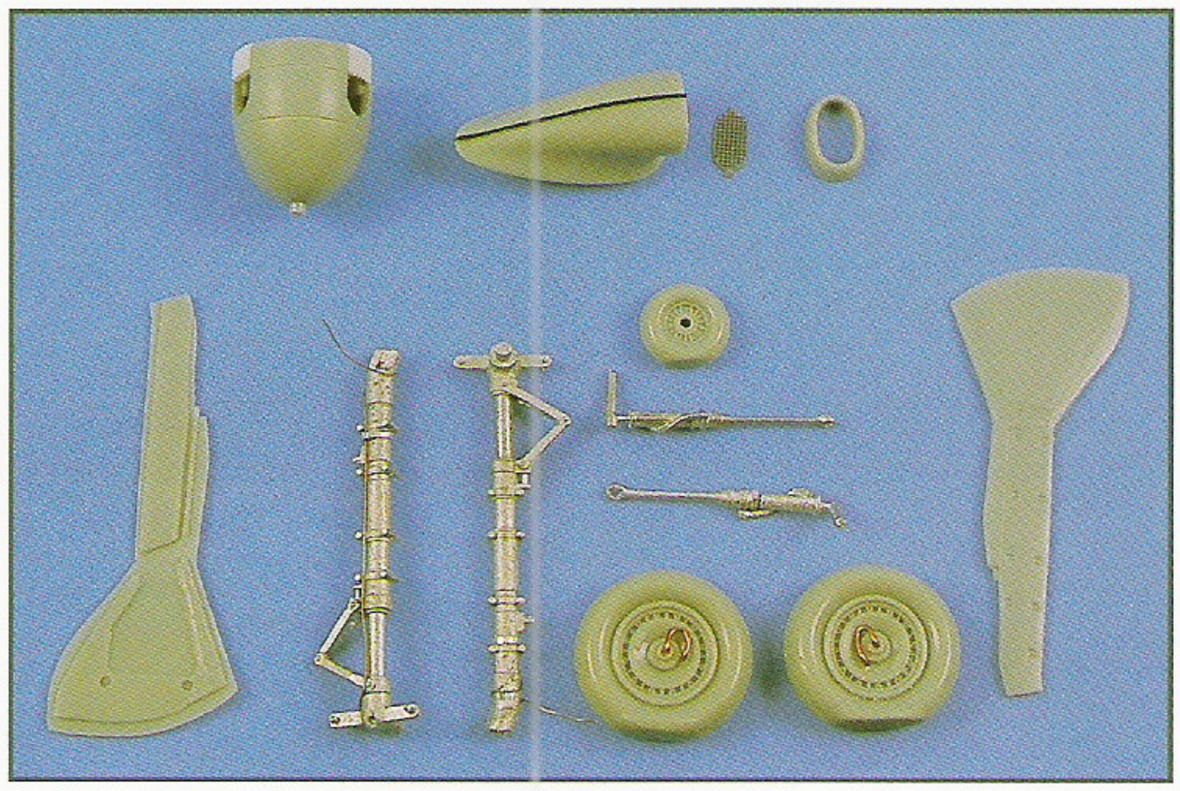


Detalle de la mitad interior del ala, con los fotograbados y piezas de plástico que delimitan por dentro los huecos del tren de aterrizaje, adaptándose a su perímetro exterior.

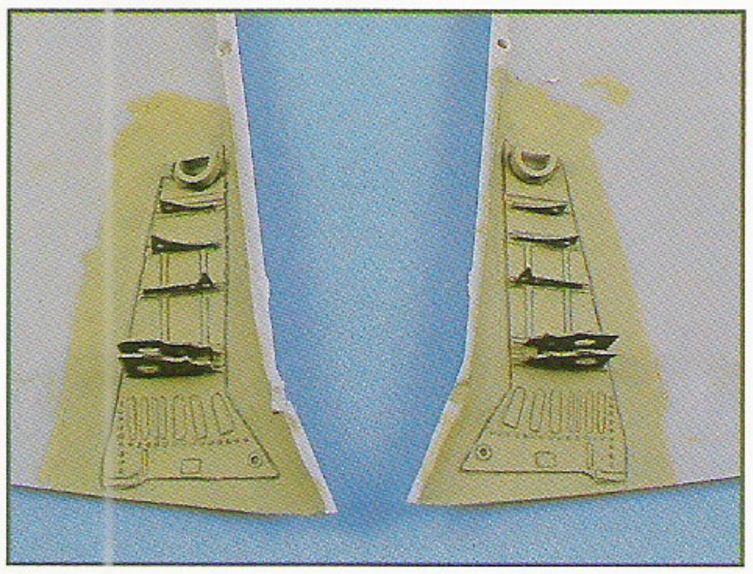




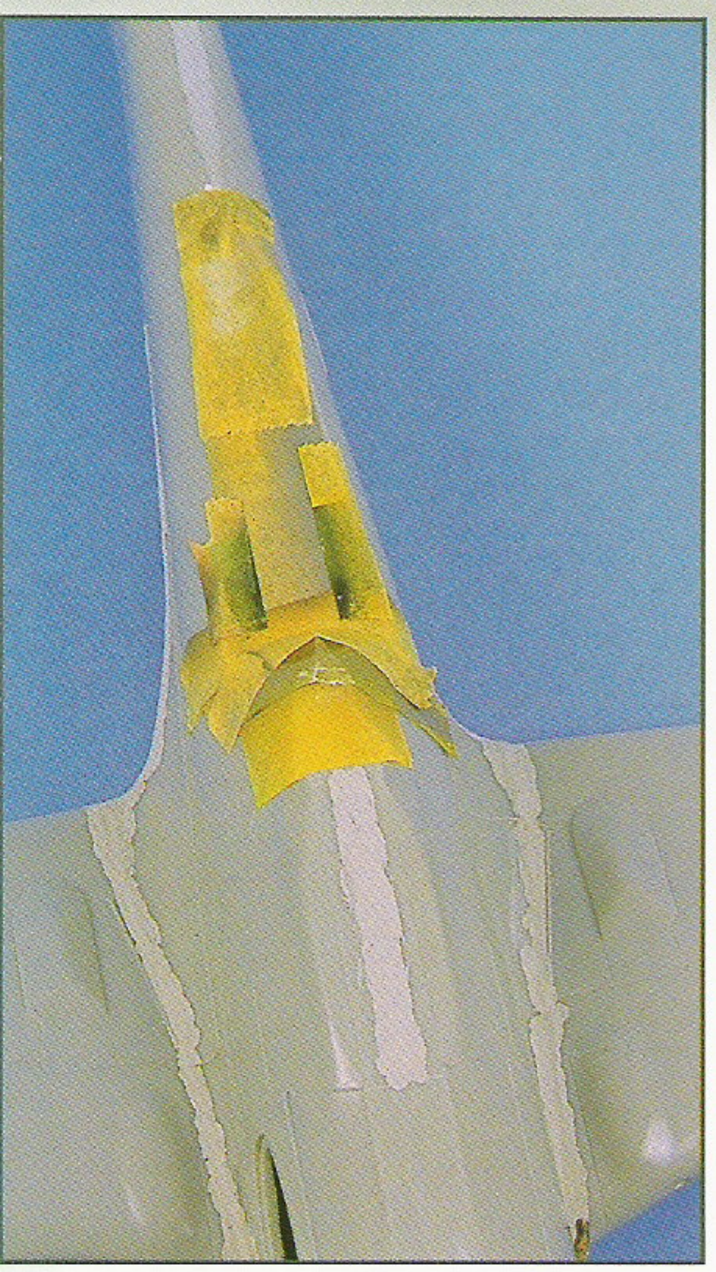
Observar el trabajo que ha sido necesario realizar en la zona inferior del fuselaje que queda abierta. Con trozos y tiras de plástico se han reconstruido los detalles que, una vez montadas las alas, se apreciarán a través del hueco de los pozos del tren de aterrizaje.

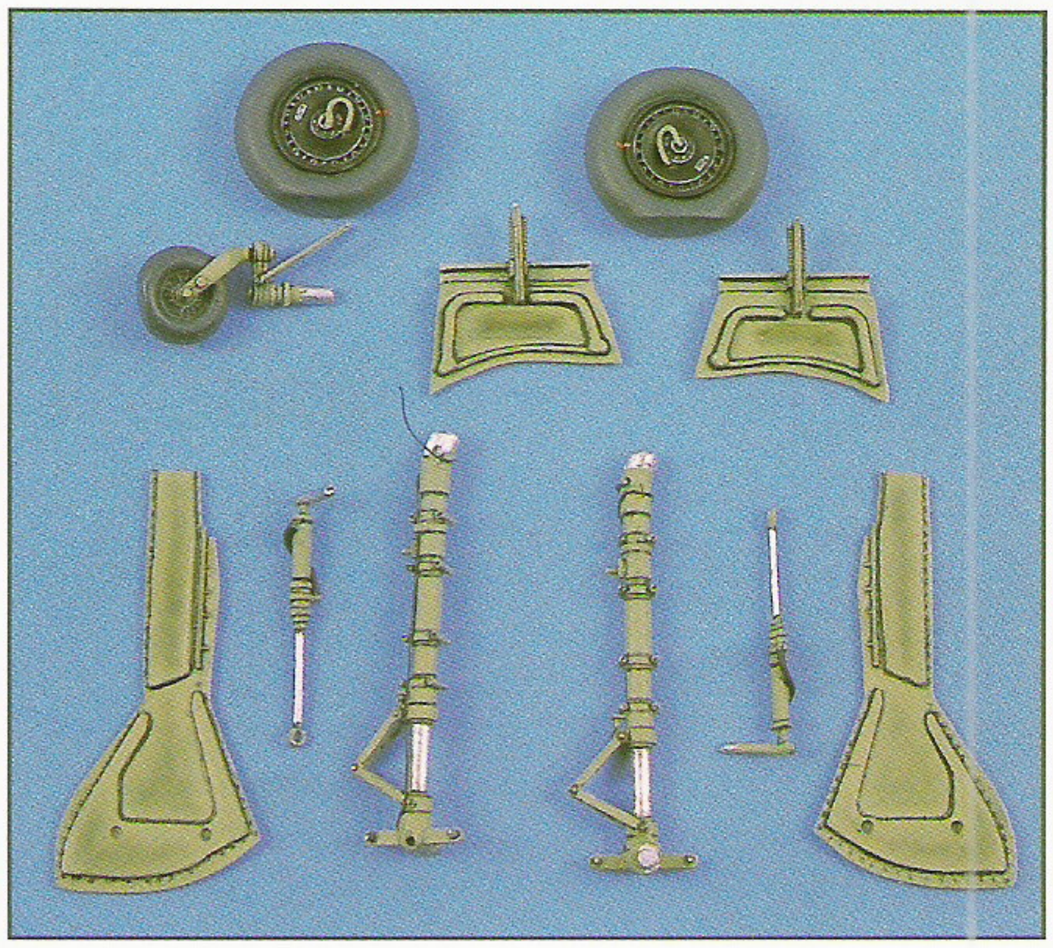


Conjunto de piezas correspondientes al buje, toma lateral del motor con la pequeña rejilla del filtro y elementos del tren de aterrizaje. El kit trae las patas del tren y sus accionadores en piezas de metal. Observar también el efecto de aplastamiento hecho en las ruedas.



Los componentes del tren de aterrizaje ya pintados de gris RLM-02. Los neumáticos se han decorado con gris negro 862 de Vallejo.



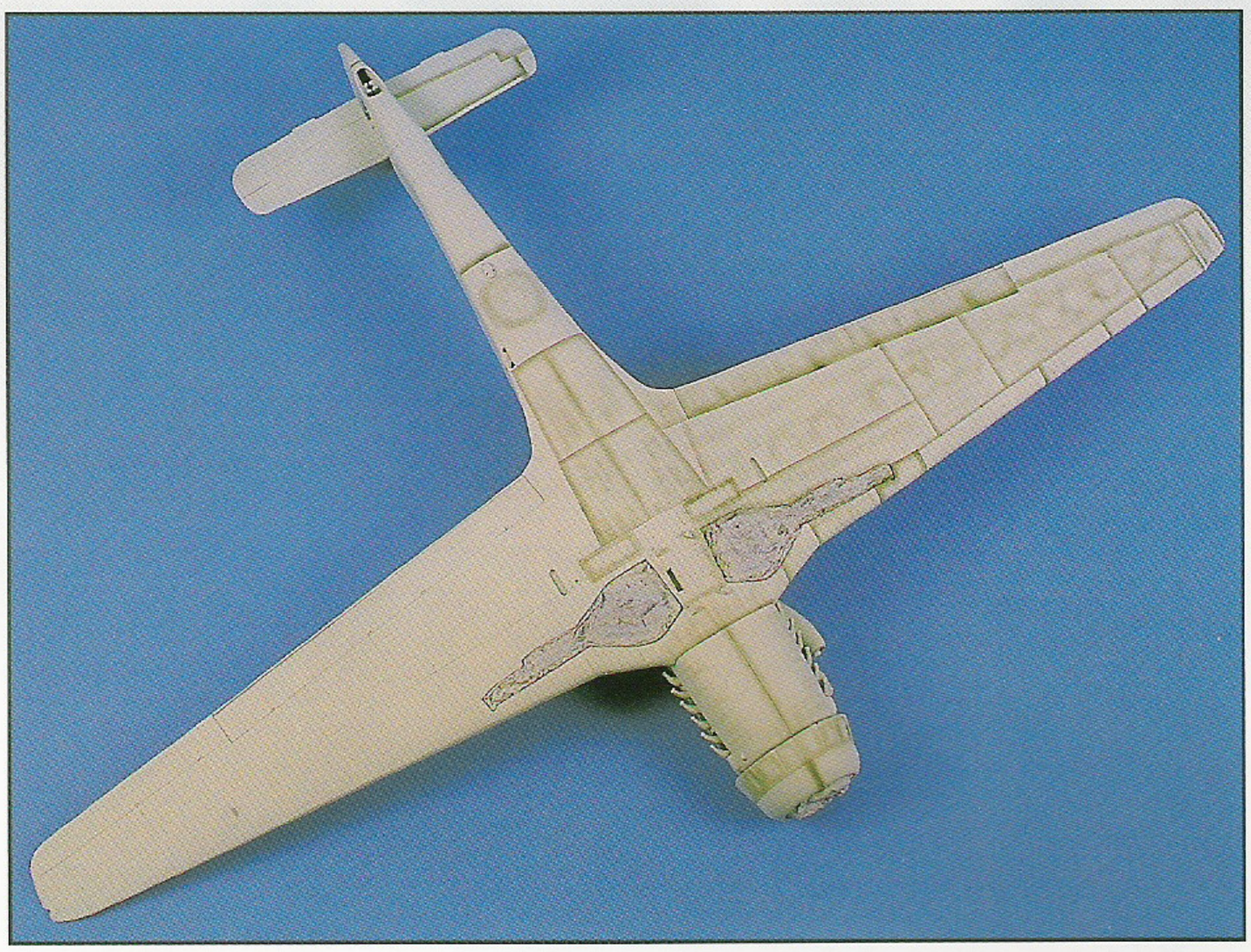


Fotograbados para la parte superior de los pozos, a los que debe conferirse una cierta curvatura.

CUADRO DE MATERIALES

- Focke-Wulf Ta152 H de Trimaster a escala 1/48, ref.109/4800.
- Fotograbado de Eduard, ref.48-224.
- Tubos de escape de Moskit.

DECORACION Y PINTURA



El color de la superficies inferiores era muy claro (RLM-41); prácticamente blanco oscurecido con una pequeña proporción de negro. Este tono nos obliga a atenuar bastante los efectos de desgaste.

En las zonas superiores se empieza por el RLM 41 (gris claro), después el RLM 82 (verde) y por último RLM 81 (marrón violeta). El timón va de RLM 76 (azul claro). Las manchitas se hacen con los colores muy diluidos. A continuación hay que pintar las bandas del fuselaje con amarillo XF3 y rojo XF7, enmascarando nuevamente con cinta adhesiva. Las líneas de los paneles están pintadas con gris claro XF55 y se retocan con los colores base algo aclarados, de forma similar a como se pintó la zona inferior, aprovechando para crear volúmenes y sacar luces.

Con la punta de un pincel previamente humedecido en metanol retoqué sobre la pintura acrílica en los lugares donde quería que apareciese el plateado, volviendo a retocar con el aerógrafo en caso de que se nos vaya la mano con el metanol.

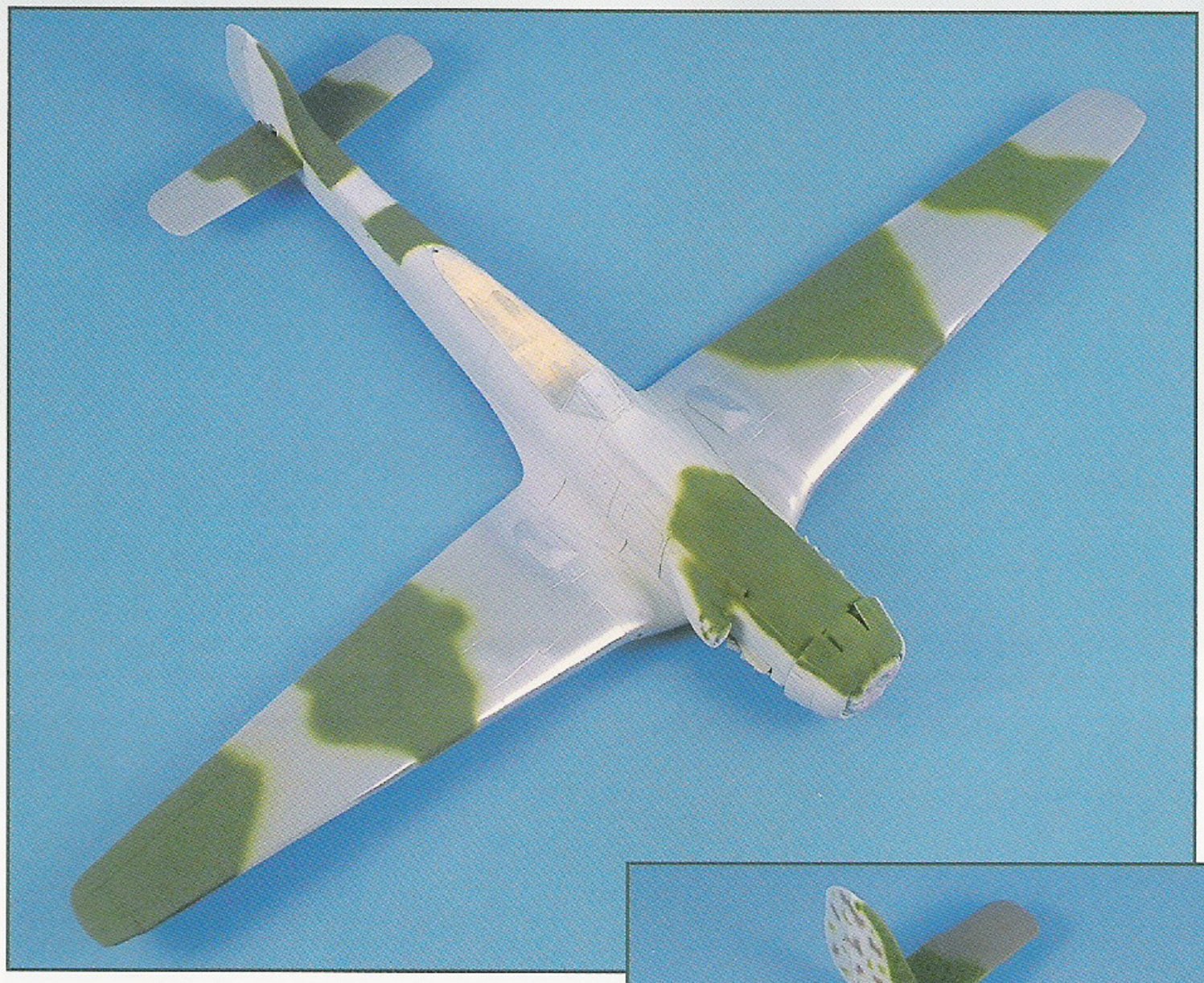
Los tubos de escape, previo enmascarado de sus alrededores, están pintados con marrón rojizo XF64 y negro XF1. Luego se pintan las manchas de dichos escapes a mano alzada con marrón rojizo, negro y gris claro XF55, diluyendo mucho la pintura. Después de esta fase se aerografía barniz brillante acrílico (Micro Gloss) sobre toda la maqueta, dejándolo secar al menos 24 horas.

Los interiores, cabina de mando y pozos del tren de aterrizaje fueron pintados a pincel con acrílicos Vallejo, dando pequeños toques de aerógrafo para remarcar algunos volúmenes en los paneles laterales y el suelo de la cabina de mando, e imitar suciedades en los pozos del tren de aterrizaje.

Luego he pegado al fuselaje el transparente del parabrisas, enmascarándolo junto con la parte de atrás de la cabina de mando. Después tapé los pozos del tren de aterrizaje con papel empapado en Maskol y limpié la maqueta con algodón humedecido en alcohol. Ahora ya puedo empezar a pintar el camuflaje.

Todo lo que es el exterior de la maqueta fue pintado con aerógrafo y acrílicos de Tamiya, con excepción de los lavados al óleo y algunos toques de pincel en las antenas.

Comienzo por el plata XI1 (en este caso, en esmalte) por los lugares donde más adelante imitaré efectos de raspaduras y desconchones. Después de esperar 24 horas ya se pueden pintar las zonas inferiores con un gris muy claro (RLM 41). Cuando este color haya secado (seis horas como mínimo), comencé a panelarlo enmascarando con cinta adhesiva y cargando la copa del aerógrafo con gris oscuro XF24. En algunos lugares no será necesario enmascarar. Cuando estaba todo panelado, retoqué a mano alzada sobre el gris oscuro con RLM 41 ligeramente aclarado, hasta afinar las líneas de los paneles a mi gusto. Durante dicho proceso también añadí algunas manchas producidas por los pequeños escapes de humos.



Es hora de dar lavados de óleo disuelto en heptano por todas las líneas de paneles, creando de paso sutiles y finos chorretones para imitar las fugas de líquido, etc.

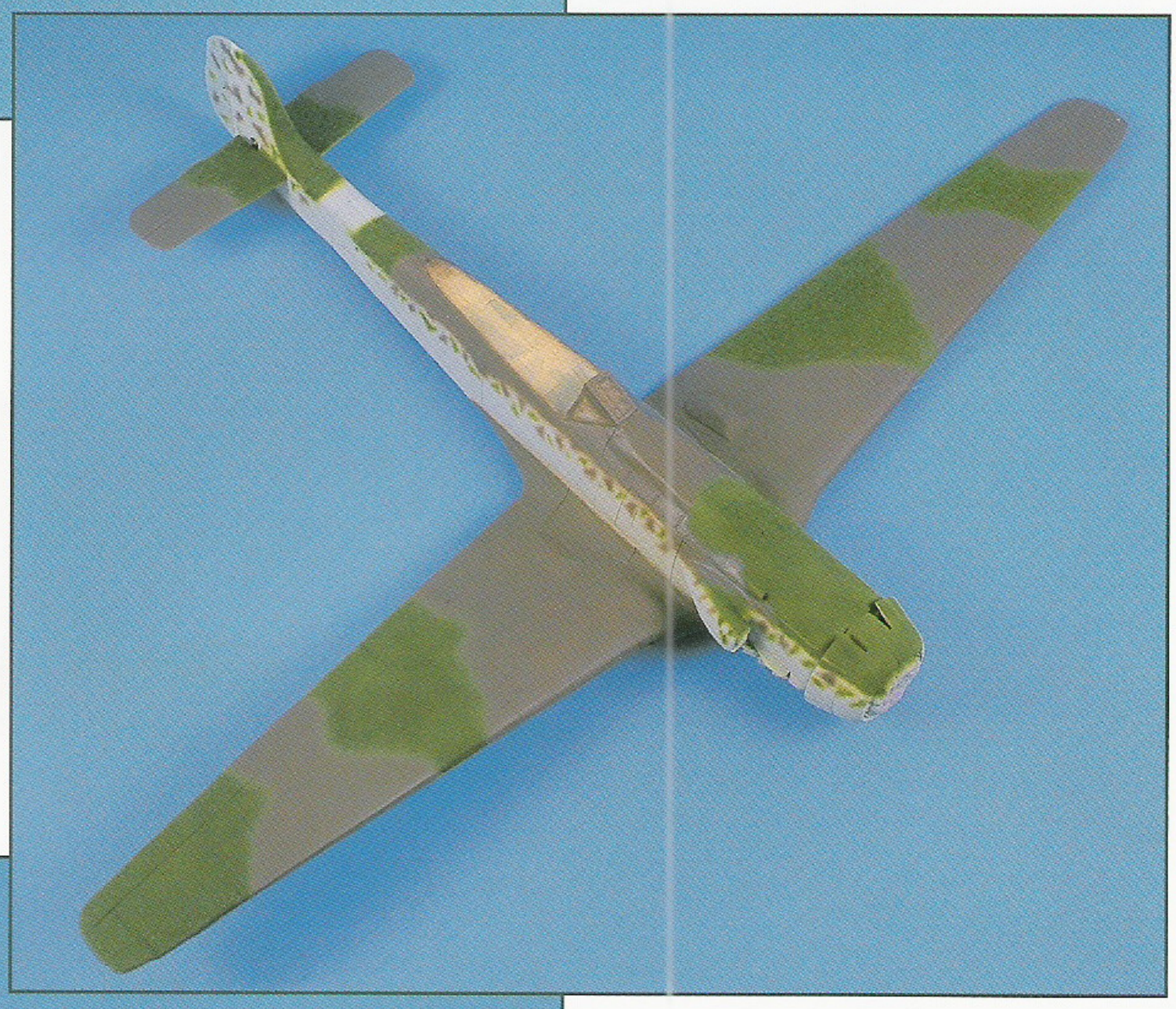
Llegado el momento de poner las calcomanías he recortado al máximo los bordes transparentes. El número «4» está realizado a partir de varios otros números que incluye la profusa hoja de calcas. El tren de aterrizaje, ya decorado, también se puede pegar: primero las patas y después sus trampillas. Después se introducen los tubos de los cañones, pintados con gris metálico X10 en esmalte.

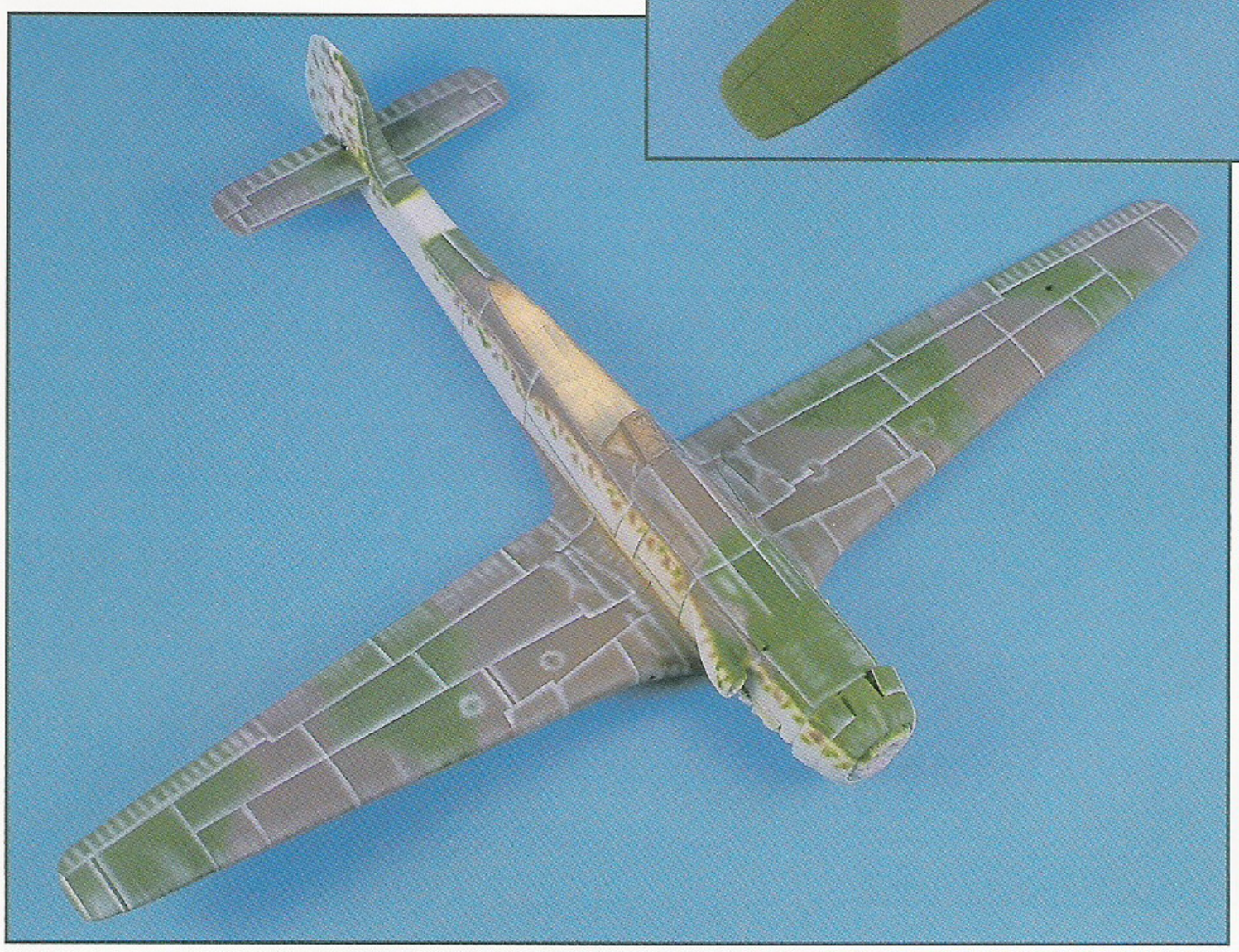
Tras aplicar una mano general de barniz mate de Marabú, se pegan otros elementos trabajados y pintados por separado como la hélice (que en este caso gira) y la cúpula transparente de la cabina. Por último se pintan las luces de posición y se añaden las antenas y el tubo pitot, este último construido con tubitos de Minimeca.

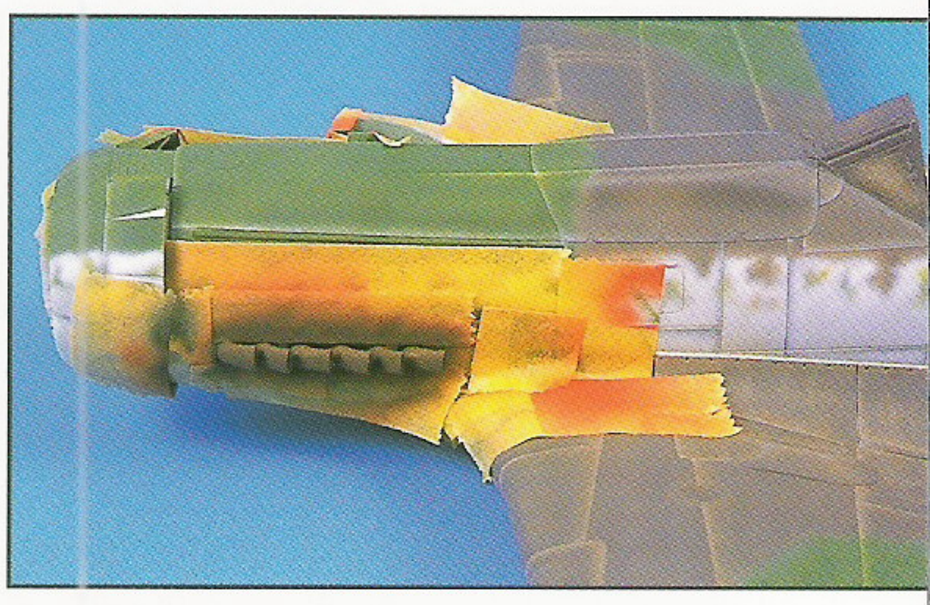
Sobre la imprimación general de blanco agrisado (RLM-41), comenzamos a pintar con el aerógrafo las manchas de verde RLM-82 sin necesidad de usar mascarillas. En la zona de los encastres de las alas se pulverizó primero un color plata en esmalte, que servirá para imitar pequeños desconchones al eliminar las capas de acrílico con heptano.

De la misma manera, se pintan después las manchas y moteados en RLM-81.

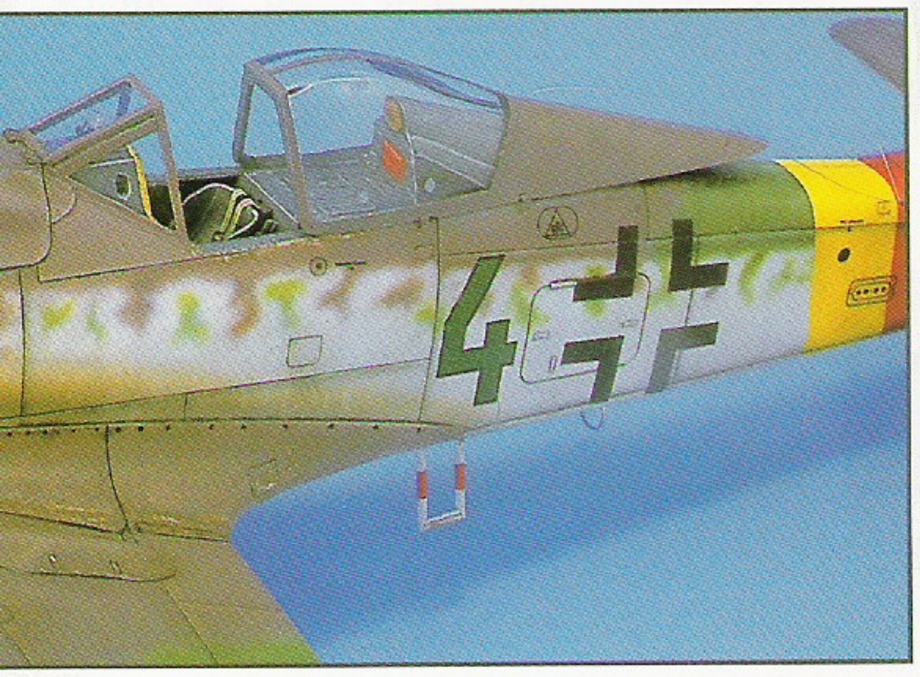
Efectos de panelado con gris claro, que quedarán menos contrastados con los posteriores lavados de colores al óleo.







Con trozos de cinta adhesiva protegemos las zonas alrededor de los escapes, pintando éstos con el aerógrafo y un tono marrón rojizo oscuro.



El número "4" en cada lateral se ha hecho combinando diversos trozos de las calcomanías que trae la maqueta.

COLORES UTILIZADOS

Interior de la cabina:
RLM 66: gris oscuro 994. Otros colores que complementan al gris: gris cielo 989, marrón naranja 981, amarillo arena 916 (cinturones), rojo mate 957, amarillo mate 953, acero natural 864 y negro 950.

Tren de aterrizaje y pozos:
RLM 02: gris verdoso 886, negro 950, gris negro 862 (neumáticos), rojo mate 957.

Hélice:
RLM 70: verde negro XF27 (palas), negro XF1 y blanco XF2 (buje).

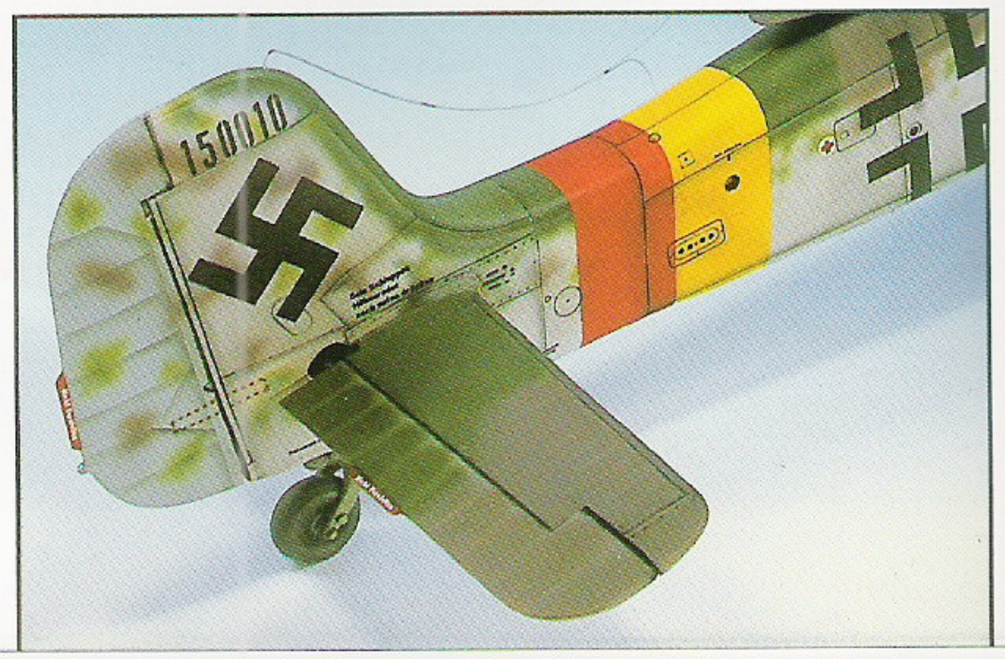
Camuflaje:
RLM 41: 90% blanco XF2 y 10% negro XF1.
RLM 76: 60% blanco XF2 y 40% de azul XF23.
RLM 81: marrón violeta. Referencia extraída de los «chips» que incluye el libro Monogram Oficial Painting Guide.
RLM 82: verde muy parecido al XF-5.

Bandas del fuselaje:
Amarillo XF3 y rojo XF7.

Luces de posición:
Verde transparente X25 y rojo transparente X27.

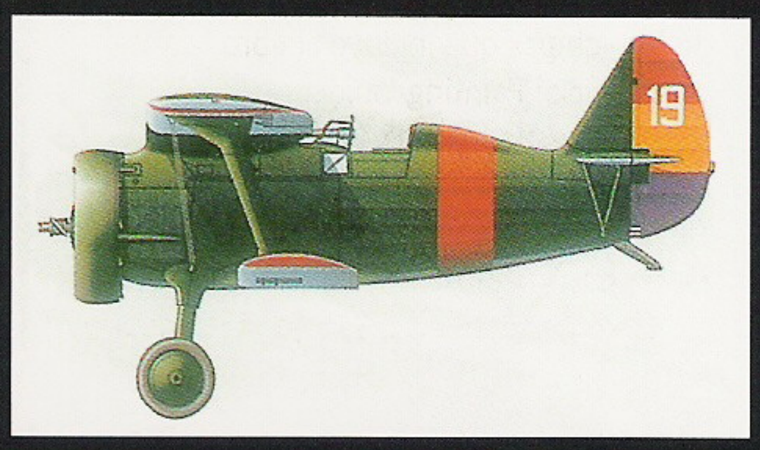
BIBLIOGRAFIA:

- *Focke-Wulf Ta152*, de Dietmar Harmann. Schiffer Military, 1999.
- *Ta152*, de J.L. Ethell. Close-Up nº24. Monogram Publications, 1994.
- *Fw190D & Ta152*, de M. Krzyzan. Aircraft Monograph nº6. AJ-Press, 1997.

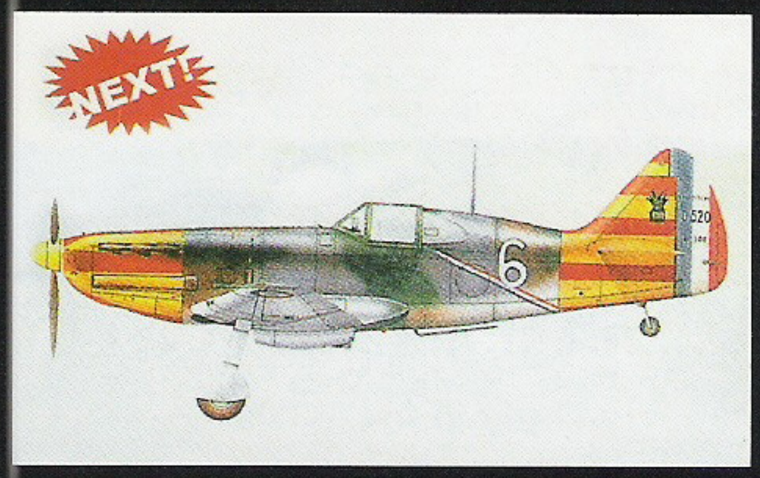


DEJA VOLAR LA IMAGINACION

SPECIAL HOBBY



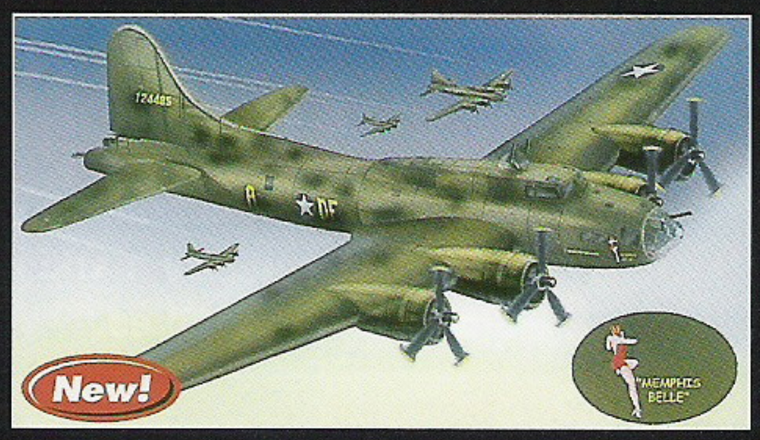
Novedad:
Polikarpov I-15, ESCALA 1/48



AZUR

Novedad: Dewoitine D.520, ESCALA 1/32

COLLECTION ARMOUR



BOEING B-17 (4 versiones)

ESCALA 1/48

JUNKERS Ju-52 (3 versiones)

F-8E Crusader, 1/72

KANGNAM

ACADEMY: F/A-18C HORNET

Incluye diverso armamento opcional. Neumáticos de goma y patas del tren de aterrizaje en metal. Perfecto de detalles interiores y exteriores. Cabina, radome y aerofrenos abatibles...

ESCALA 1/32

ref. 2191

B-377 Stratocruiser, 1/72

Fi.156 Storch Afrika Korps, 1/72

Distribuidor para España de: **ACADEMY - AMT/ERTL - BBI - BRITAIN - COLLECTION ARMOUR - CORGI - CMK - ELITE FORCE - ERTL - FRANKLIN MINT - KATO - KYOSHO - MINICRAFT - MOLAK - MPM - NOCH - NOSTALGIE - PROEDGE - PROSLOT - ROCO - ROCO MINITANKS - SCHABAK - SOLDAT - SQUADRON SIGNAL - UNIMAX - UNIVERSAL HOBBIES - VITESSE - ZAHN**

SOLDAT, S.L.: **Pol. Ind. Can Calderón - c/ Murcia, 67 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona)**
Tel.: **936 547 141** - Fax: **936 547 084**
www.soldat.es – **soldat@soldat.es**

AEHM
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES E IMPORTADORES DE ARTÍCULOS DE HOBBY Y MODELISMO

Soldat

FRODO

por Miguel A. Canarias Betelu

fotografías del autor

figura de modelado propio en 54mm

Me sorprende que unos personajes tan conocidos y con tantos seguidores como los hobbits y el resto de los habitantes de *El Señor de los Anillos*, no hagan estragos en el mundo de las figuras a escala. No sé a qué se debe, que yo sepa, nadie a creado figuras de calidad en 54 ó 70mm sobre este tema.

Esto fue lo que me animó a hacer un *hobbit* en 54mm; era lo que tocaba, después de ver la segunda parte de la película, y de haber modelado ya un enano inspirado en la primera.

Mi *hobbit* está en gran parte inspirado en los personajes que había visto en el cine, con detalles de ilustraciones. Pero no intenté representar a ninguno en concreto, sino una idea general de *hobbit*. De hecho, varias personas me han dicho que se parece más al Sam de la película que a Frodo, y creo que están en lo cierto. El principal problema lo encontré al determinar la proporción anatómica del personaje, de modo que no pareciera un niño o un enano. Tomé un canon anatómico de cinco cabezas y media, con las manos y los pies algo más grandes que lo habitual.

La cabeza de nuestro hobbit es de la marca Hornet, habiendo sido sometida a un oportuno trabajo de remodelado. En la anatomía general de la figura se han tenido que cuidar mucho las proporciones, agrandándose un poco el tamaño de manos y pies.

Vista general de la figura, una vez terminado el trabajo de modelado. Para ello se utilizó principalmente masilla bicomponente Magic-Sculp, pero la de la marca Duro resultó más adecuada a la hora de modelarse los cabellos y el vello en el empeine de los pies, así como pequeños detalles como los botones y el broche de la capa. Esta última es una mezcla de las dos.

La cabeza que utilicé es de la marca Hornet, a la que le remodelé la nariz, los pómulos y el pelo.

El resto de la figura está realizada con Magic-Sculp y algunas partes, como el pelo, con masilla Duro. La capa se ha modelado con una mezcla de ambas masillas, siendo pegada posteriormente con Loctite sobre los hombros. Luego modelé las arrugas sobre la unión.

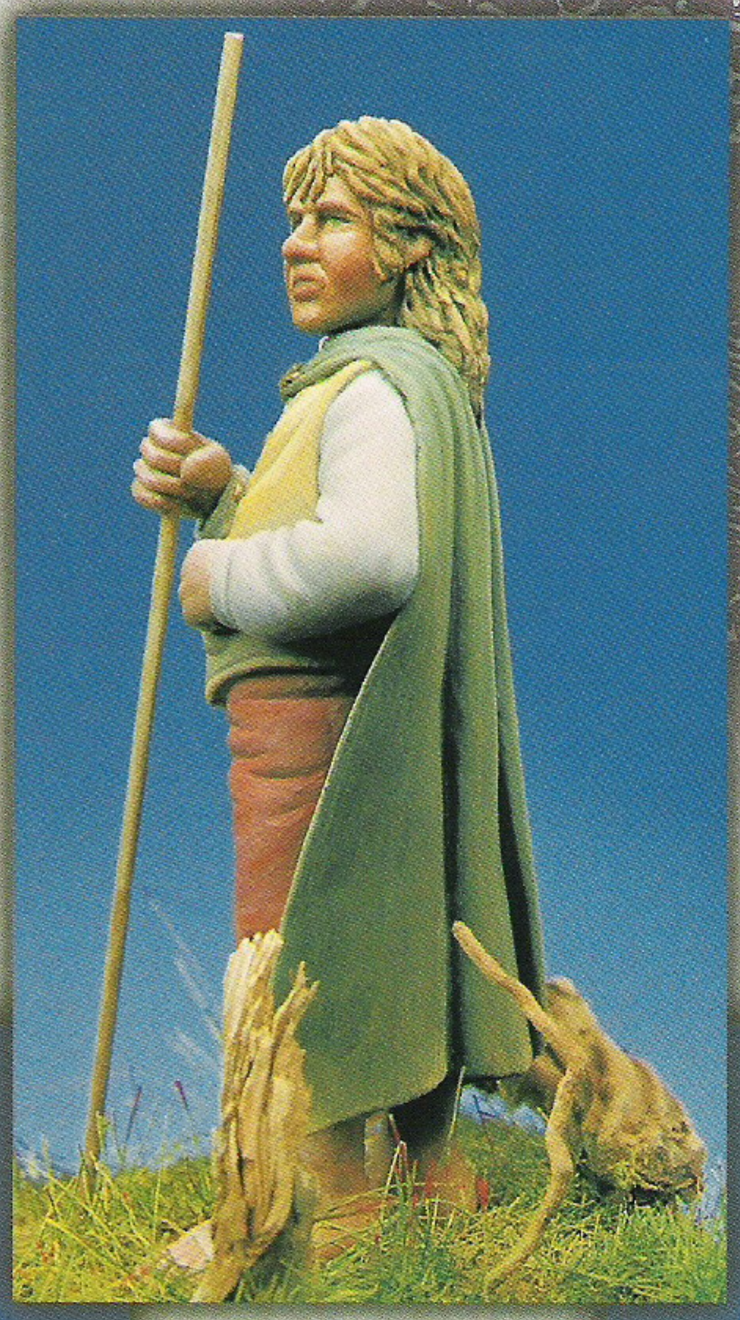
Para pintarla utilicé acrílicos «Model Color» de Vallejo. Es un gustazo pintar figuras de fantasía disfrutando del placer que supone la libre elección de los colores.

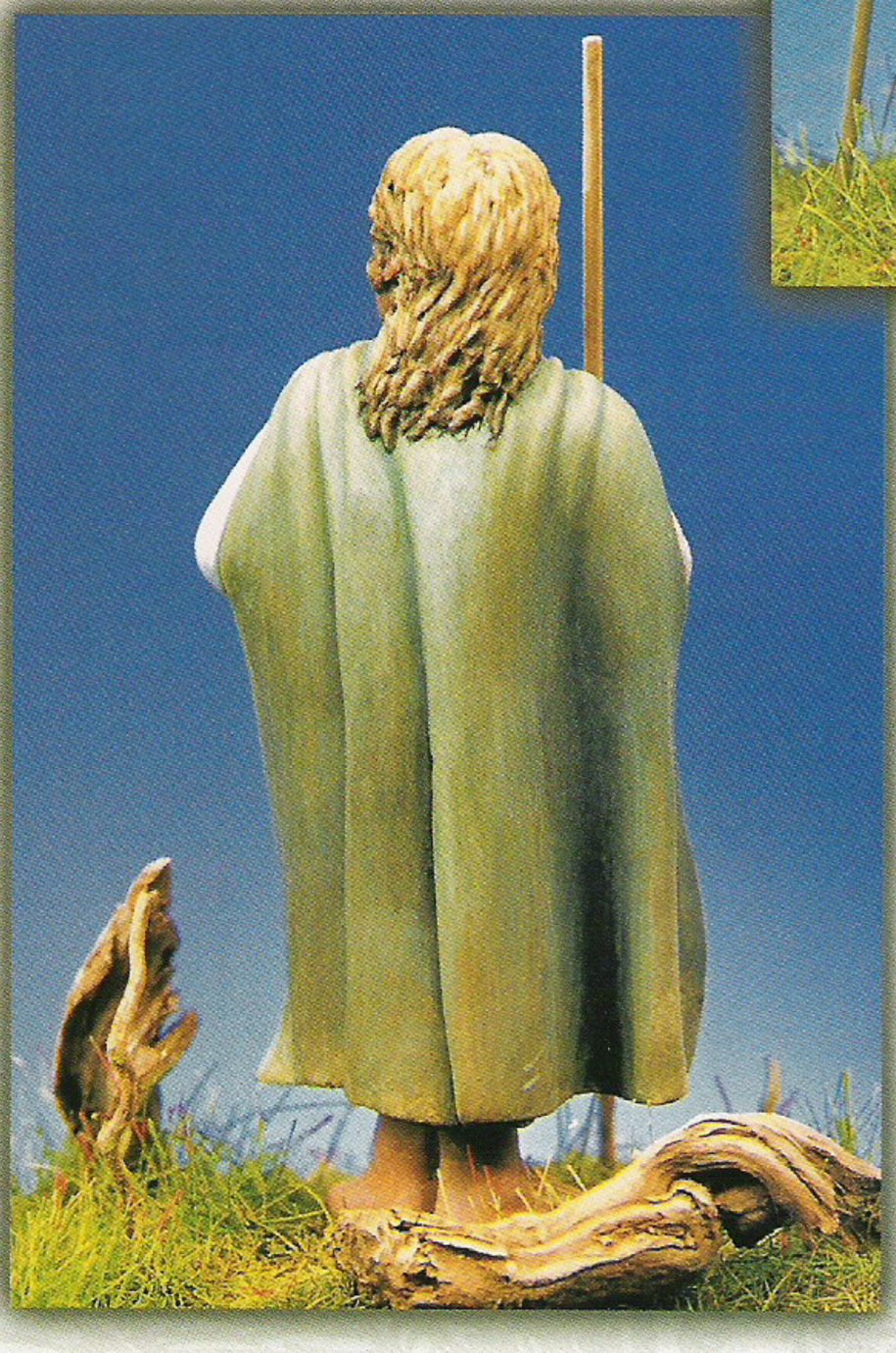
En cuanto a la pintura del terreno, empleé acrílicos de Tamiya. Pero cuando llegó la hora de quitar la cinta de enmascarar que suelo poner para no manchar la peana, estropeé el barniz. Fue un momento de crisis importante: había cometido el error de pegar –y bien pegada– la figura a la base.

Tomé la decisión de lijar el barniz y volver a aplicarlo. Mientras hacía esto, se me

ocurrió aprovechar esta situación para escribir en la peana las frases élficas que están grabadas en el anillo. Era importante que fuera una transcripción exacta del texto y al mismo tiempo que no robara protagonismo a la figura. Decidí escribirlas con color dorado y luego barnizarlas por encima. Finalmente y después de repetir un montón de veces los inicios de cada frase, conseguí un resultado bastante bueno.

Este Frodo se lo regalé a mi cuñada Lucía, que es una gran admiradora de los *hobbit* y de su magnífico «segundo desayuno».





Además de nuestra habilidad con los pinceles, en toda figura es muy importante la elección de los colores para que quede bien "entonada". La nota colorista la da el rojo de los pantalones, algo atenuado con azul y violeta, quedando enmarcado por el revés muy oscuro de la capa. Esta última ha sido pintada con una gama de grises.

CUADRO DE COLORES

Carne:
Base: carne dorada 845, carne clara 928, rojo mate 957, amarillo desierto 977, uniforme inglés 921, negro 950.
Luces: base + carne dorada 845 + carne clara 928.
Sombras: violeta 960 + negro 950.
Unificación de la unión de los tonos: marrón naranja 981. (Este color lo utilizo mucho para cuando la unión entre colores de la carne me ha quedado un poco brusca. Hago un filtro de la zona más clara a la más oscura y se corrige muy bien).

Camisa:
Base: marrón cubierta 986, violeta 960, negro 950.
Luces: blanco 951.
Sombras: negro 950, + violeta 960.
Lavados en las sombras: azul medio 963.

Chaleco:
Base: amarillo dorado 948, violeta 960, negro 950.
Luces: base + amarillo dorado 948.
Sombras: base + violeta 960 + negro 950.
Últimas luces: amarillo hielo 858.
Lavados: naranja 956 y azul medio 963.

Pantalón:
Base: rojo básico AC-12 (Andrea Color), negro 950, violeta 960.
Luces: base + rojo básico AC-12 (Andrea Color) + carne dorada 845.
Sombras: base + violeta 960 + negro 950.
Lavados en zona en sombras: azul medio 963.
Lavados en zona de transición entre luz y sombra: naranja 956.

EuroMilitaire 2003
el año de los dioramas

(1ª PARTE)

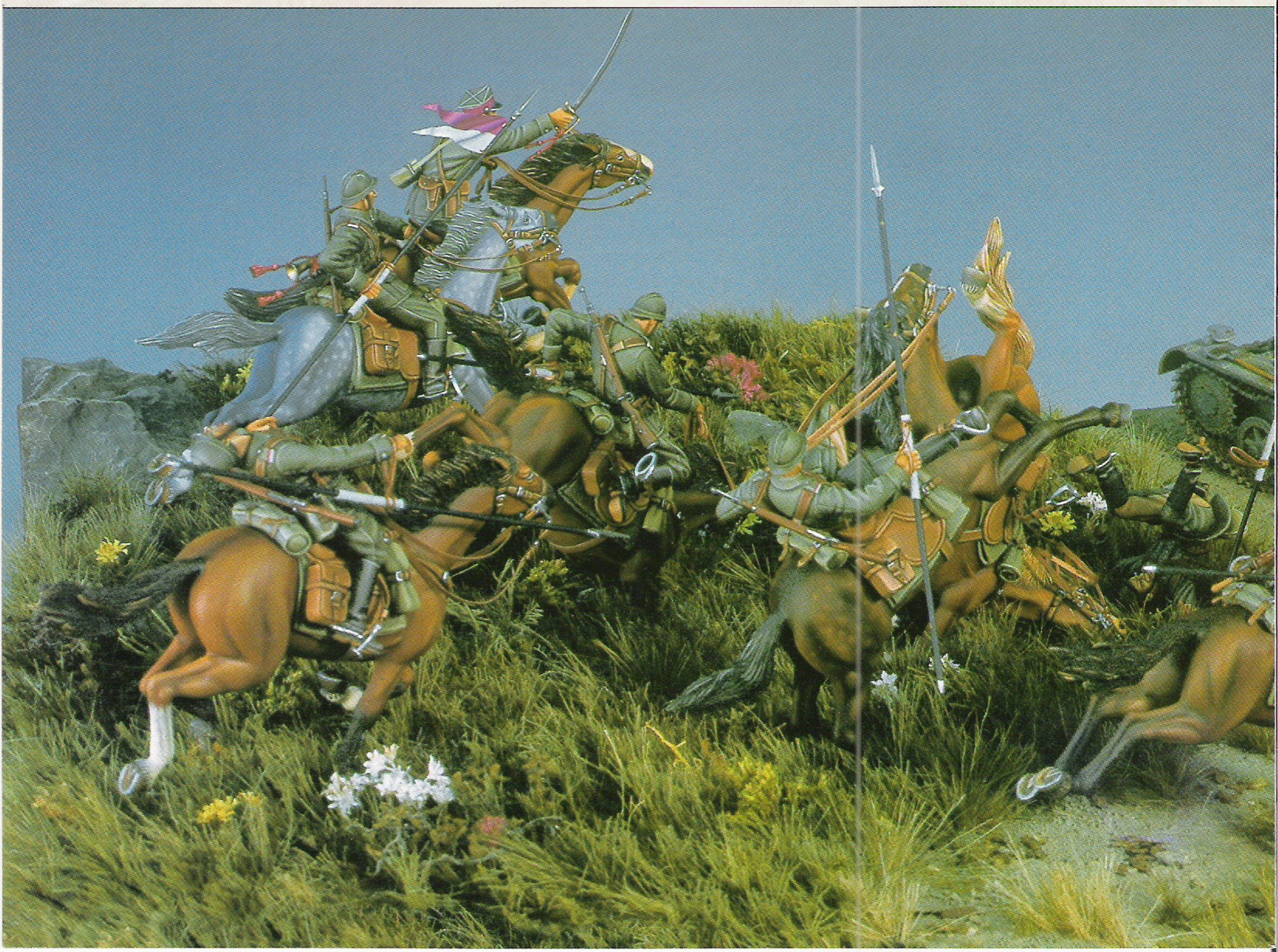
Son muchos los modelistas de toda Europa, y últimamente también los de países asiáticos como Japón y Corea del Sur, que han elegido esta exhibición para mostrar sus últimas realizaciones, siempre celebradas y seguidas con verdadero interés y devoción por muchos aficionados.

por EuroModelismo Staff

fotos de Rodrigo Hernández Cabos

Estamos hablando de modelistas como el belga Marijn Van Gils, el alemán Bernhard Lustig o los coreanos Douglas Lee y Serang Kim, presidente y director de la revista Neo Hobby Magazine respectivamente. Aprovechando su viaje a Folkestone, el simpático Douglas Lee tuvo la deferencia de pasar por Madrid y visitar nuestra redacción, donde nos prometió un artículo sobre su espectacular diorama de la carga de los lanceros polacos contra los panzer alemanes, que esperamos ofreceros muy pronto. Con esta obra ha conseguido ganar el codiciado «Best of Show» de Euromilitaire 2003, aunque ya había sido premiado con una medalla de oro en la edición del año pasado con el diorama titulado «El duro camino hacia Damasco», publicado en el número 129 de EuroModelismo.

Podremos ver esta obra y algunas otras en futuros artículos más en detalle –debidamente comentadas y explicadas por sus autores–, pero es tanto el nivel que suele verse en las salas del Leas Cliff Hall que hemos dividido este reportaje en dos partes para mostrar una selección de fotos lo más extensa posible, sobre todo pensando en todos los modelistas españoles que nunca podremos verlas «in situ», que somos la inmensa mayoría. No queremos terminar este breve comentario (el artí-



culo propiamente dicho y la lista de premios aparecerán en la segunda parte), sin hacer una mención especial de nuestro colaborador Aitor Azkue Gracia; asiduo concursante de la muestra británica y uno de los «culpables» del renacer que también anda experimentando el arte del diorama en nuestro país, bajo cuya influencia está surgiendo una más que interesante generación de modelistas en Euskadi. Su escena titulada «La Bréche, 1944» (ver nº133) se hizo acreditativa de una medalla de plata en un concurso que, sin estar especializado en vehículos militares y en los dioramas protagonizados por éstos, concede en ambas especialidades algunos de los premios con más tradición y prestigio del mundo.

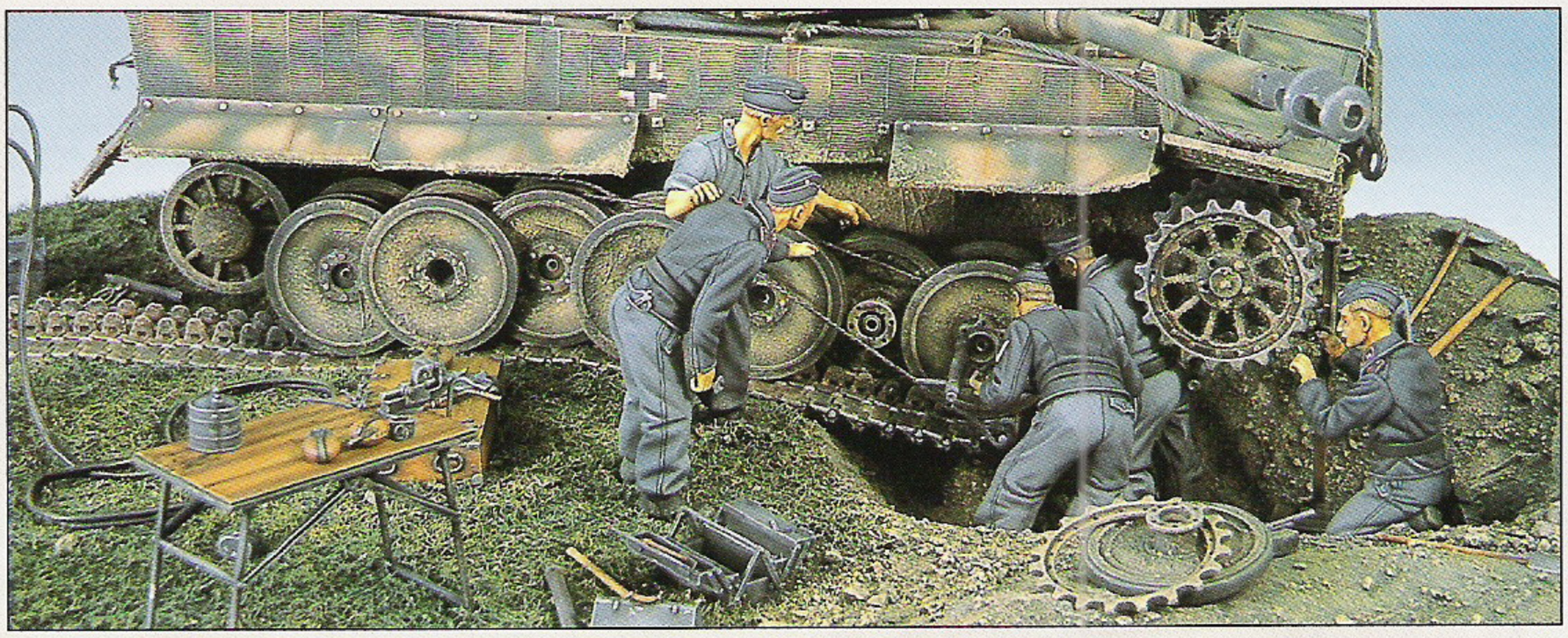
Euromilitaire 2003, Best of Show:
The End of a Era:
Last Charge Against Steel Countepart,
de Douglas Lee.

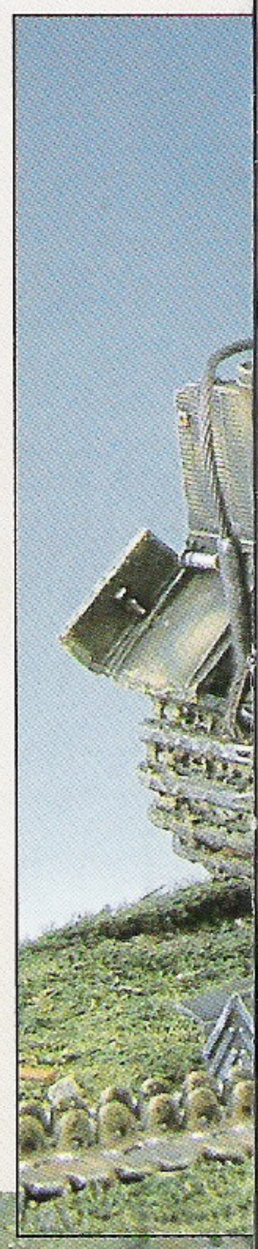
Clase 15, mención especial: Seite an Seite, 9.SS-Pz.Div. Hohenstaufen**, de Günther Sternberg.**

Utrechtseweg

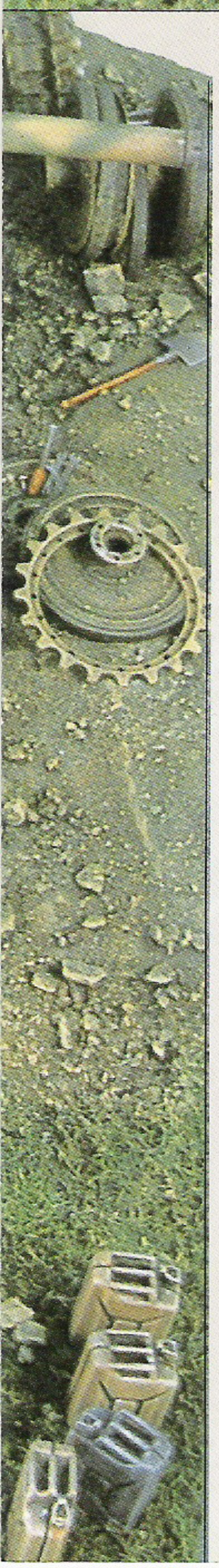
Clase 15: Whats Left to Defend**, de Sean McCowwell.**

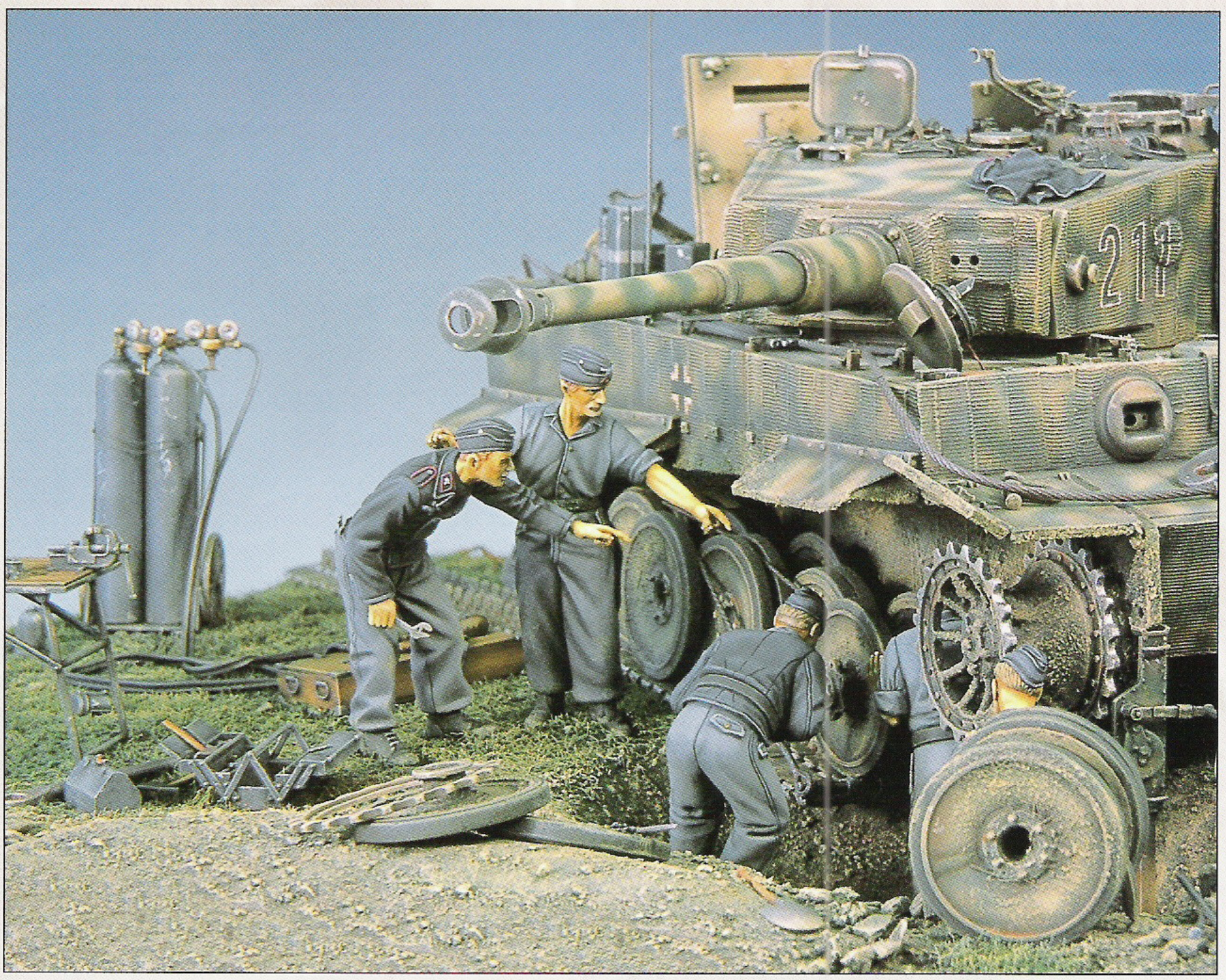
Clase 15, medalla de oro: 101st Dalmatian, **de Marijn Van Gils.**



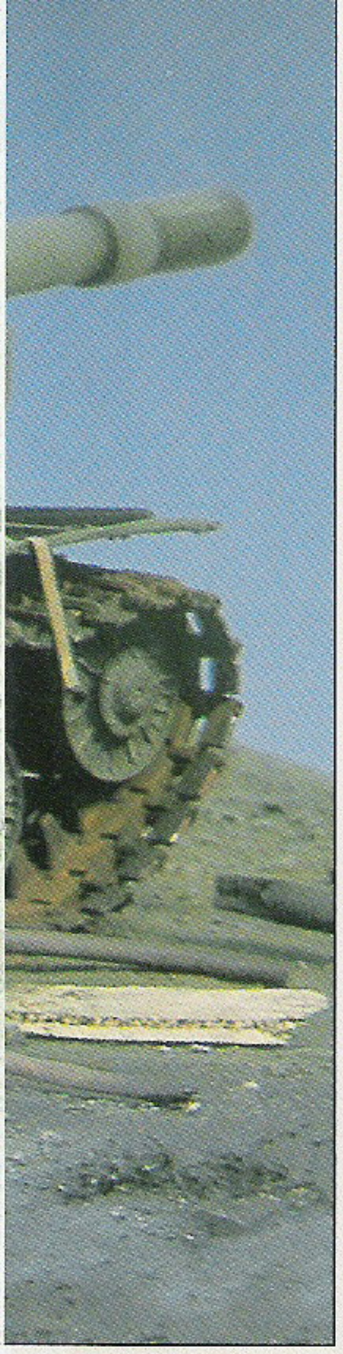


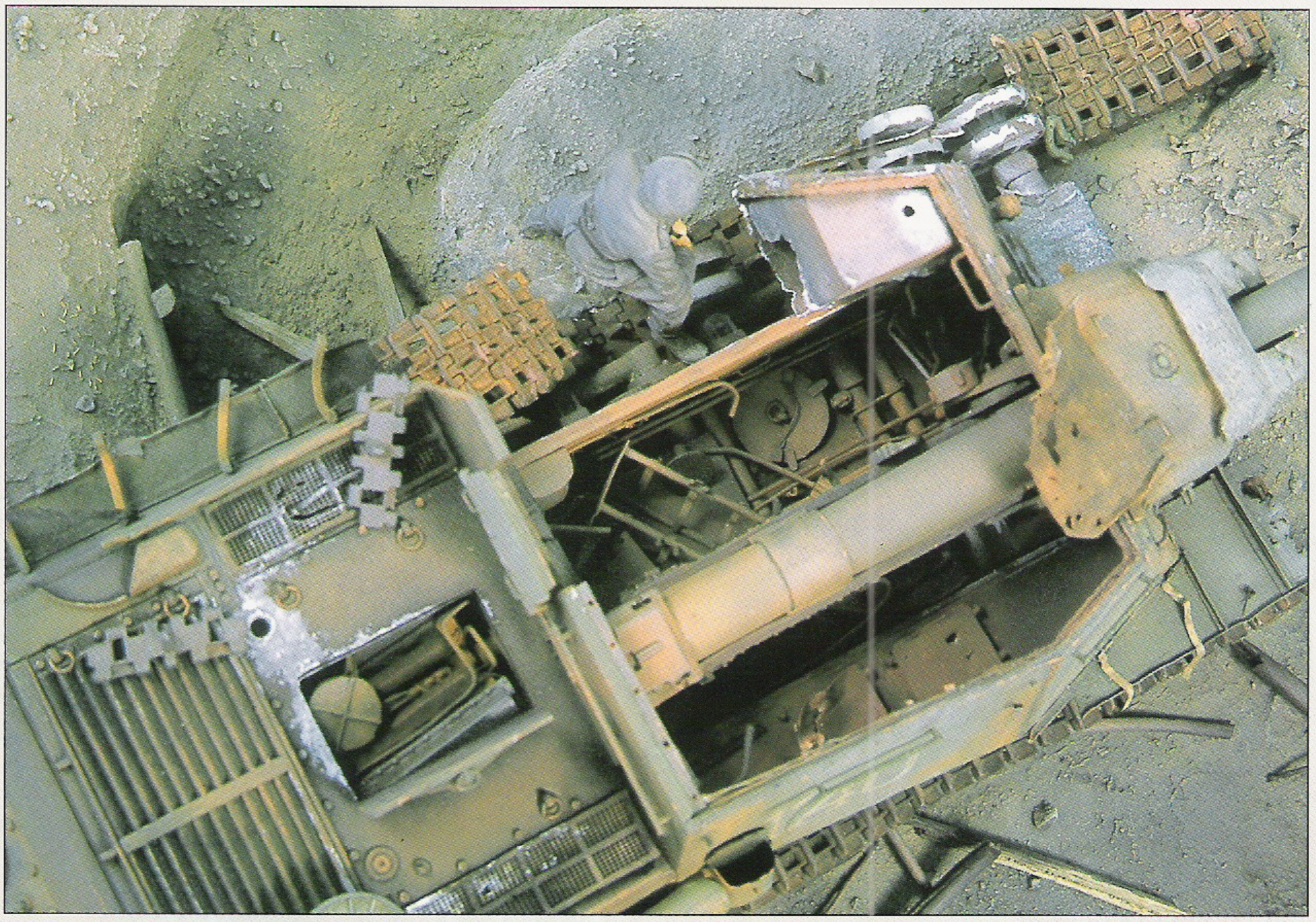
Clase 15, medalla de bronce: Minenschaden, Pz.Kpfw.VI Tiger Ausf.E**, de Robert Dopp.**



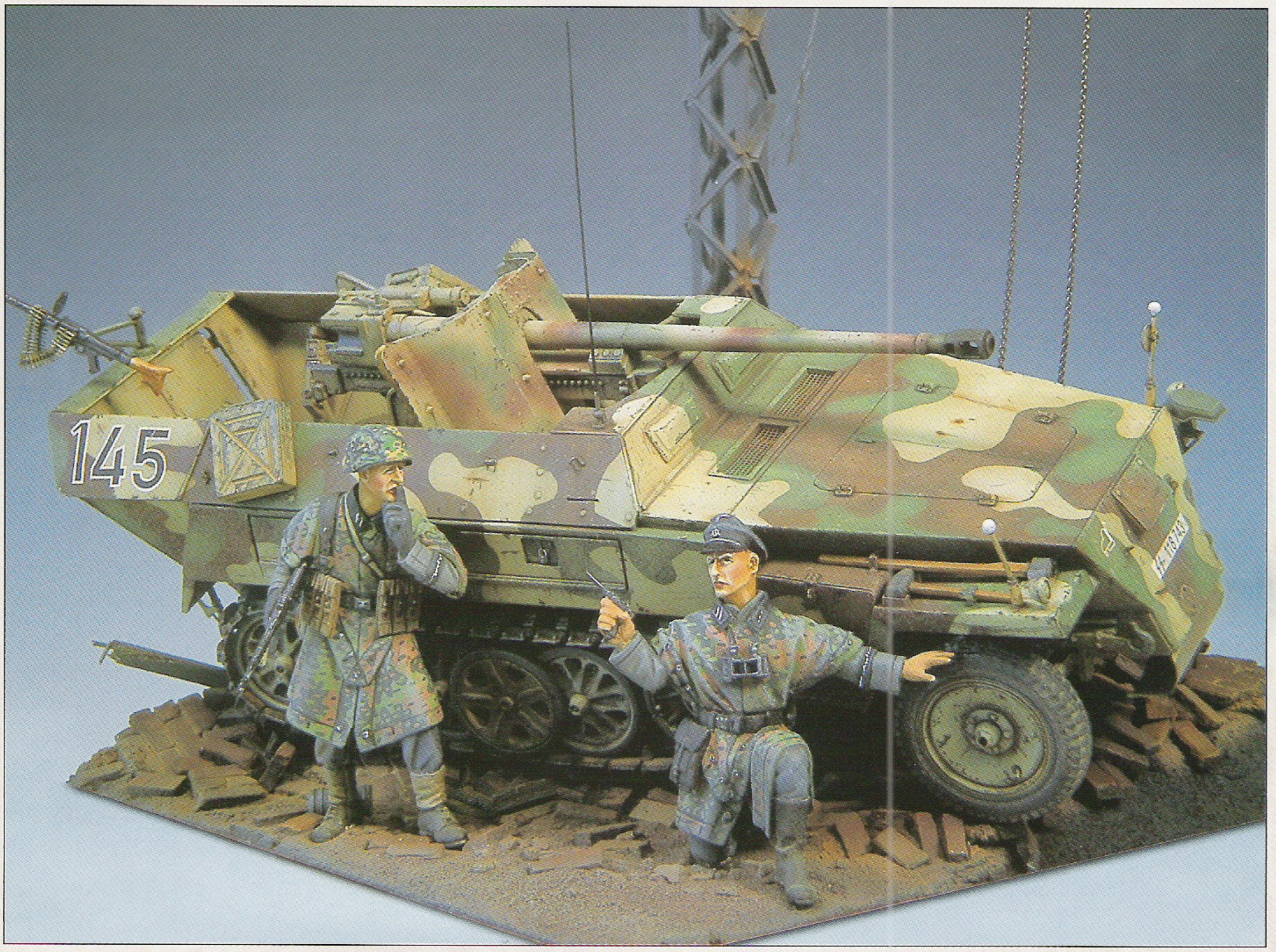


Clase 14, medalla de oro:
Uuno's Pray, JSU-152 (July, 1944),
de Ulf Andersen.

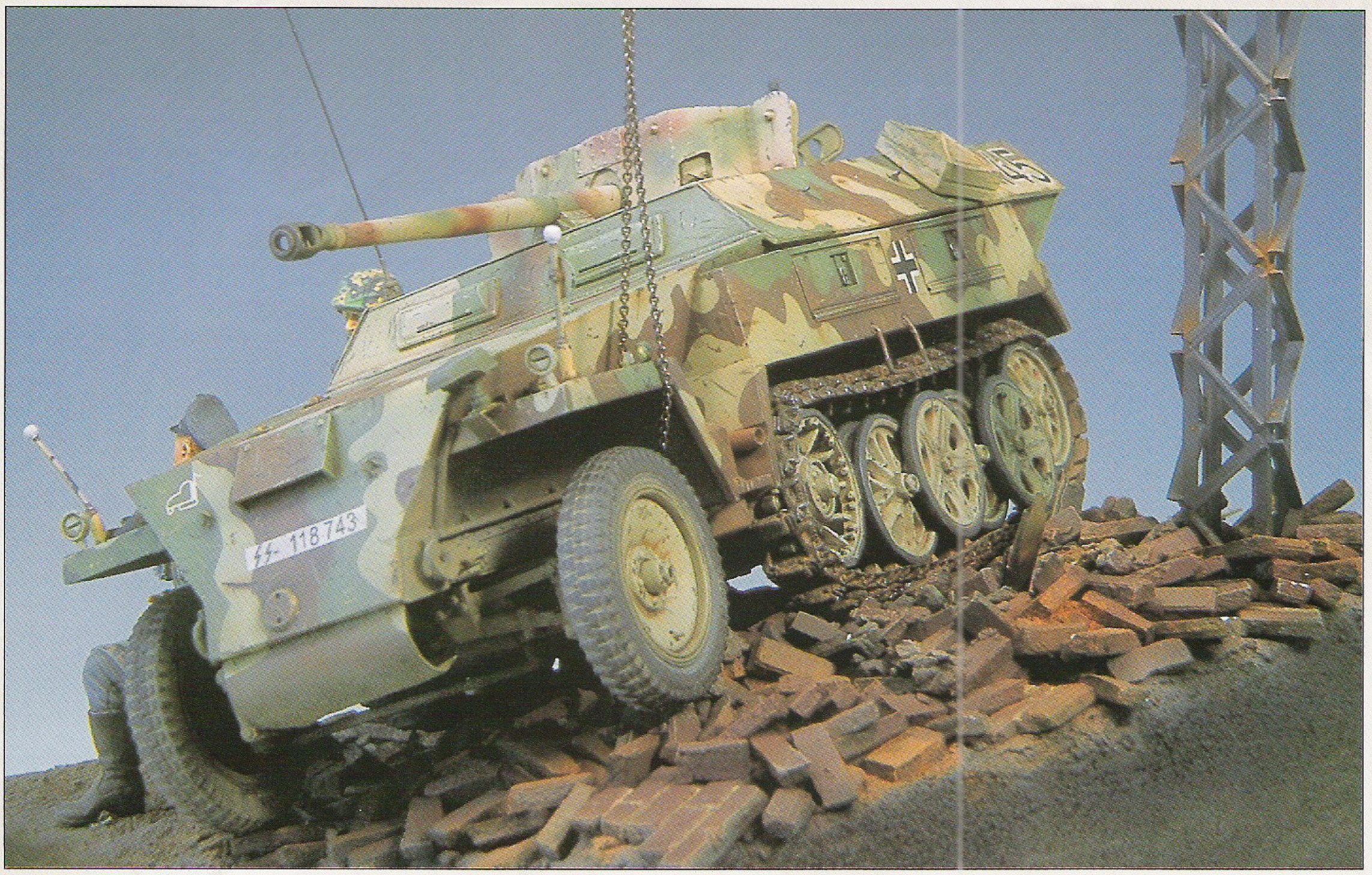


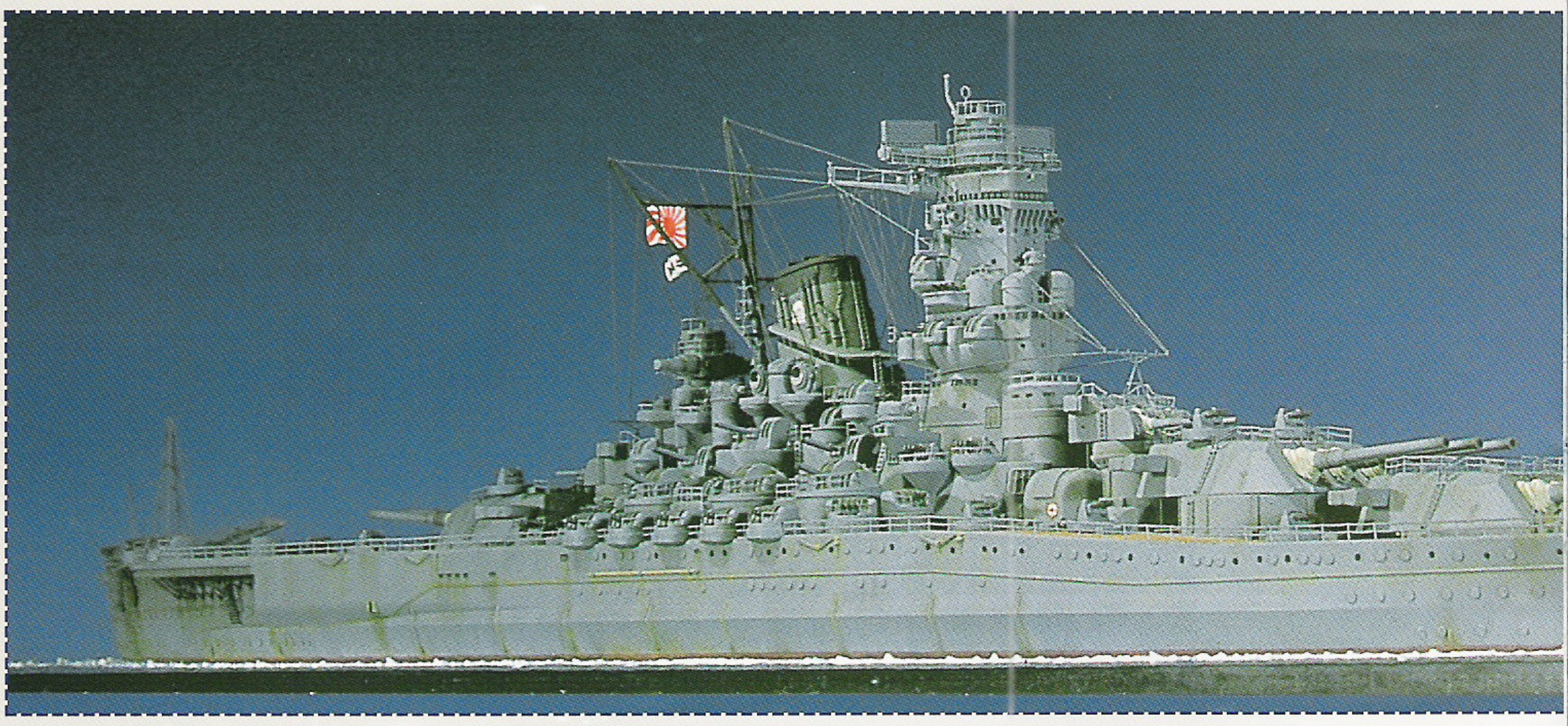


Clase 15, medalla de bronce:
Dog Day Afternoon,
de Serang Kim.



Clase 14, medalla de plata: Sd.Kfz.250 auf 5cm Pak**, de Rudi Meir.**





Acorazado YAMATO

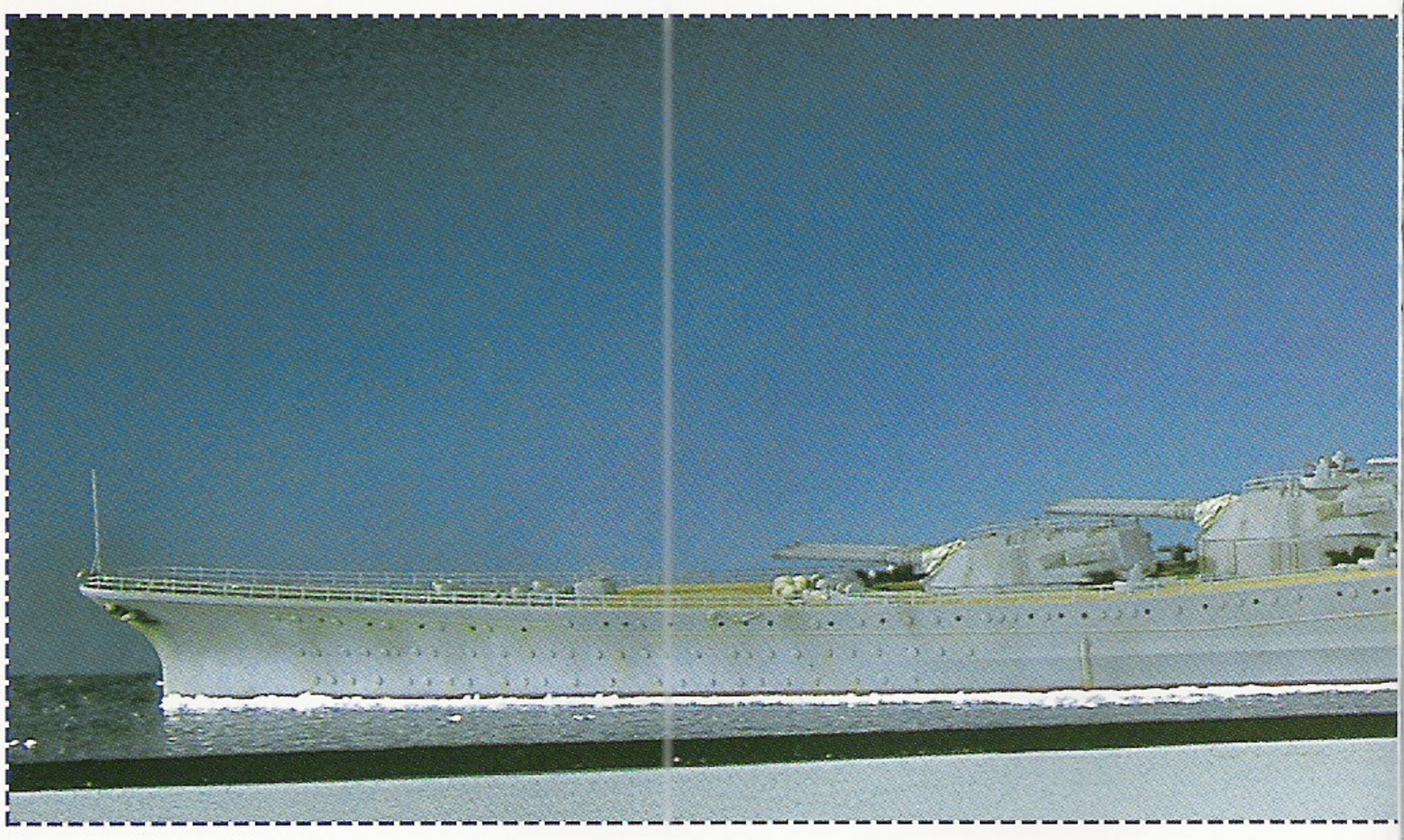
He de reconocer, sin embargo, que el famoso acorazado japonés tampoco es el más bello; los diseños del Bismarck alemán o del USS Missouri estadounidense me parecen más armoniosos, pero lo cierto es que, desde que cayó en mis manos hace ya muchos años un libro de don José Martín López –editado por San Martín–, me cautivaron su espléndido perfil, el alto y macizo puente, la superestructura erizada de antiaéreos o sus impresionantes cañones. Una de las torres principales del Yamato pesaba tanto como un destructor clase Akizuki, y sus proyectiles podían alcanzar 41 kilómetros de distancia, pudiendo penetrar una coraza de 43 centímetros de espesor a 30 kilómetros. Sus medidas eran también fabulosas y, aunque no era el buque de mayor longitud de la época, ya que se pretendió que fuera lo más «corto» posible, sí era el más ancho y pesado con 263 metros de longitud total, una anchura de 38,9 metros y 18,915 metros de calado, desplazando 72.809 toneladas a plena carga. La altura desde la quilla hasta lo más alto del puente alcanzaba los 50 metros.

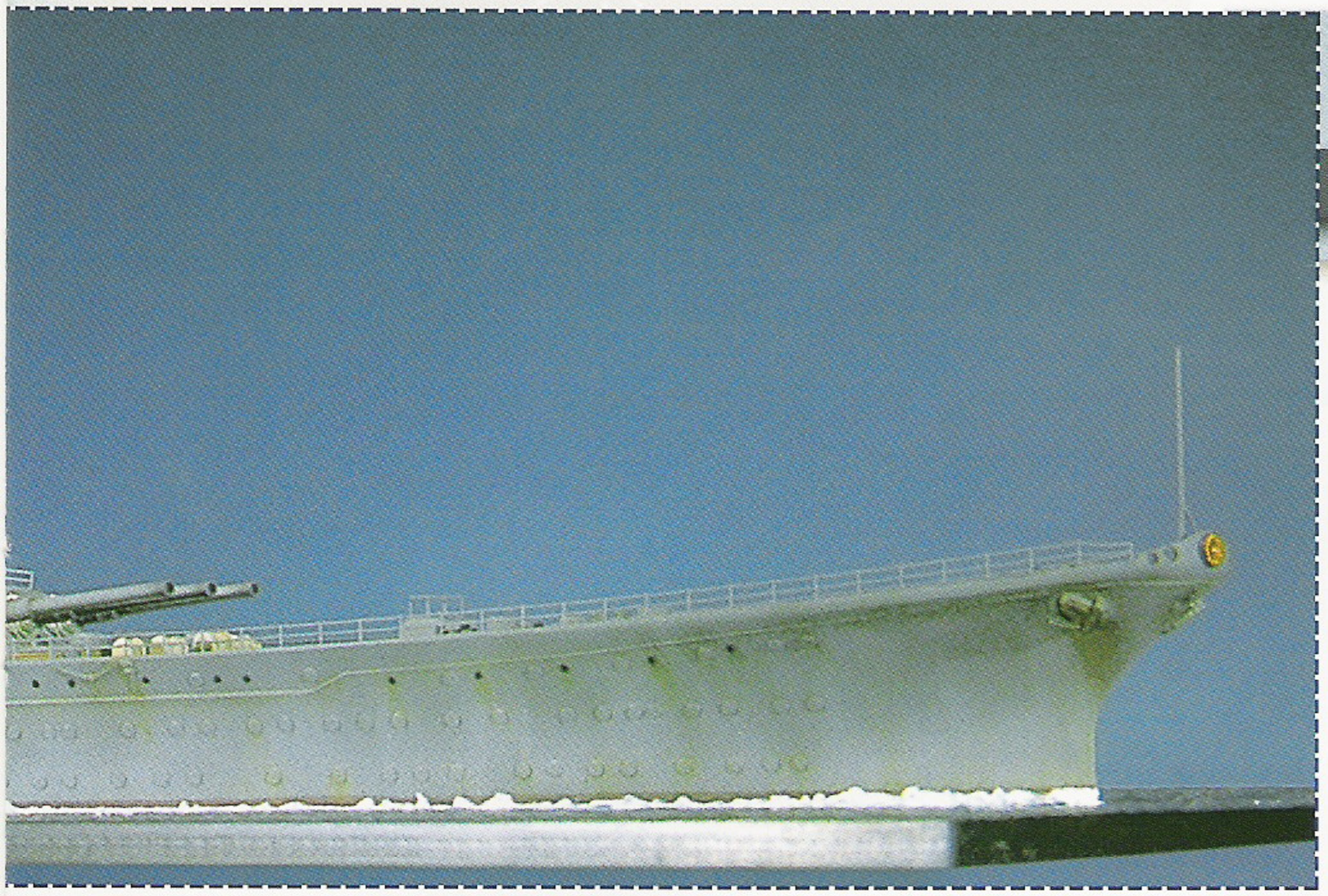
Cuando fue completado el 16 de diciembre de 1941, el Yamato, al igual que su buque gemelo, el Musashi, montaba tres torres triples de 46 cm y otras cuatro triples de 15,5 cm; seis montajes antiaéreos dobles de 12,7 cm, ocho triples de 25 mm y dos dobles de 13 mm. Durante la remodelación que sufrió en 1944 se le desmontaron dos torres triples de 15,5 cm, instalándose seis antiaéreos dobles de 12,7 cm, catorce triples y veintiséis simples de 25 mm, así como radares Tipo 13, 21 y 22. Su última configuración artillera comprendía tres torres triples de 46 cm, otras dos triples de 15,5 cm, doce antiaéreos dobles de 12,7 cm, así como cincuenta triples y dos simples de 25 mm, y otros dos dobles de 13 mm. Un armamento fabuloso de no ser por la escasa eficacia de la munición antiaérea pesada y de la falta de pegada de la munición ligera ante los excelentes y resistentes bombarderos y torpederos americanos.

Hubo un tercer buque de esta clase, el Shinano, que fue convertido en portaaviones y resultó torpedeado y hundido durante sus pruebas de mar por el submarino USS Archerfish, ayudándole sobremanera la incompetencia de su comandante, el capitán de navío Toshio Abe.

El Yamato fue construido en el arsenal de Kure. Su blindaje alcanzaba los 41 cm en el casco y los 56 cm en las torres, pudiendo resistir impactos de proyectiles de 18 pulgadas disparados a una distancia de 20 kilómetros. Aunque durante su breve vida operativa no tuvo ocasión de medirse con ningún acorazado de la US Navy, es de suponer que habría salido perdiendo ante un buque de clase Iowa, por ejemplo, debido a la excelente dirección de tiro guiada por radar de estos barcos.

El Yamato participó en la batalla de Midway en junio de 1942 como buque insignia de la Flota Imperial. El 24 de diciembre de 1943 fue torpedeado por el submarino USS Skate, que creyó haberlo hundido, y en la batalla del Golfo de



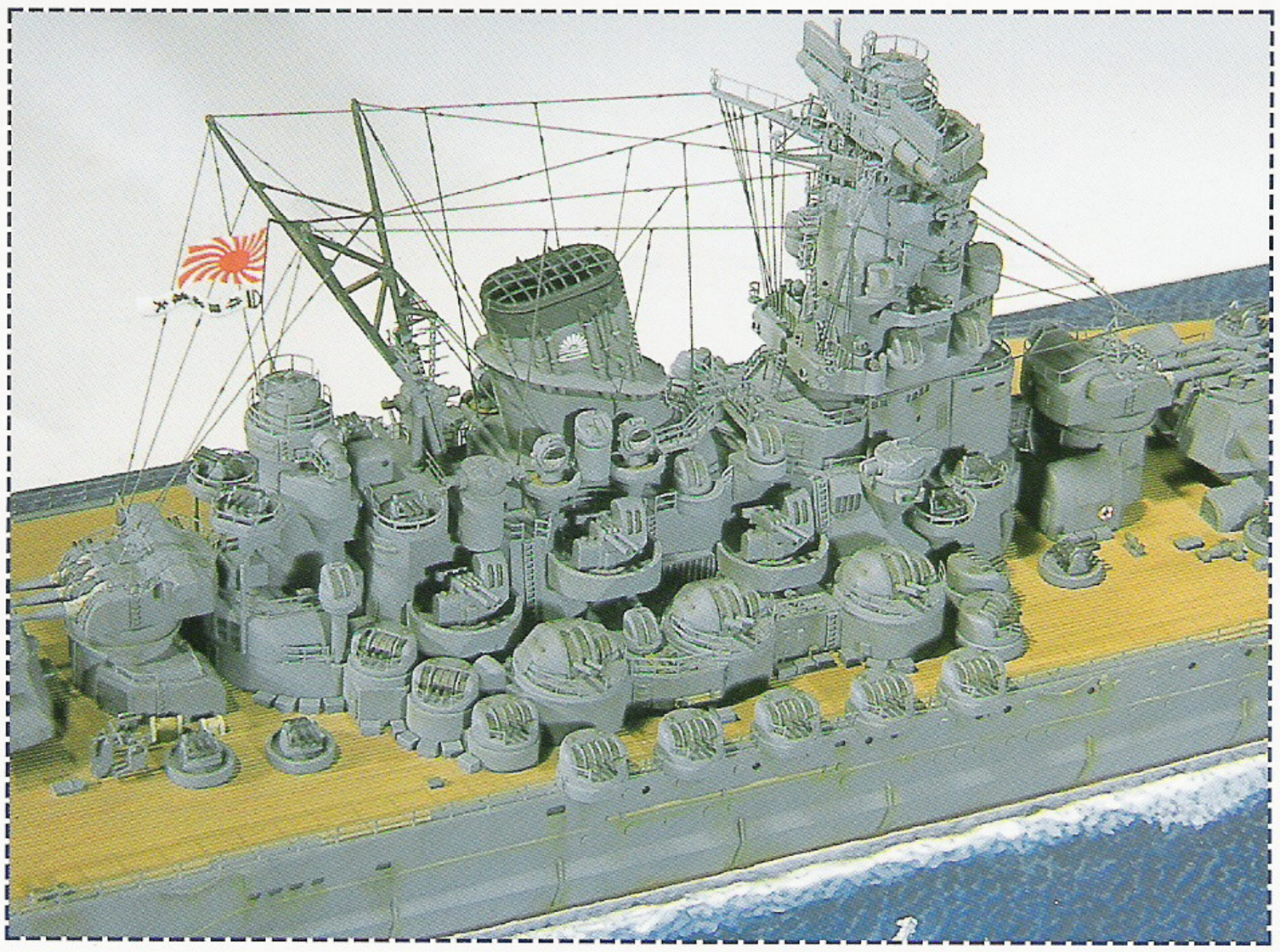


por Leonardo Márquez Ibarra

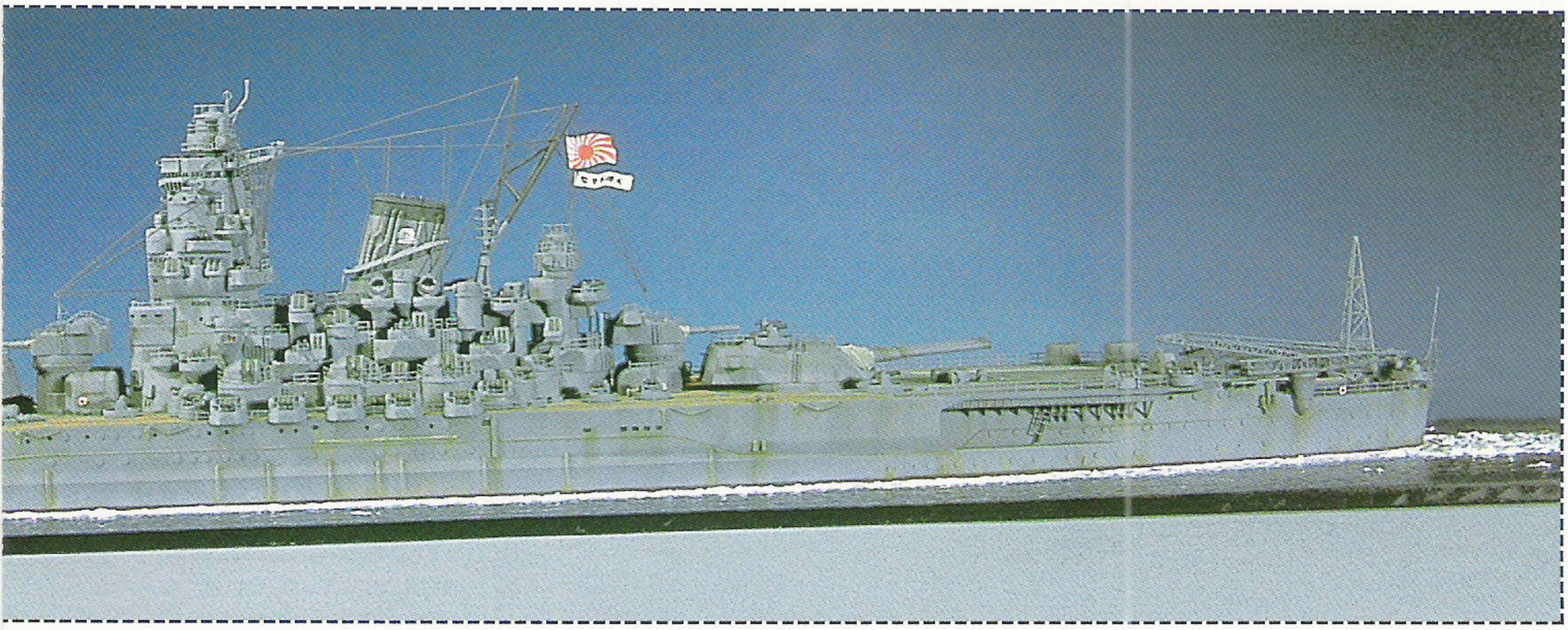
fotos de Rodrigo Hernández

tamiya 1/700

Creo que todos tenemos algún avión preferido, un carro de combate o una marca de coches o motos emblemática por los que tenemos una predilección especial, con los barcos pasa lo mismo y si tuviese que escoger uno, éste sería el Yamato,



Leyte en octubre de 1944 fue «tocado» varias veces por la aviación, aunque hundió a su vez al destructor USS Hoel. El 19 de marzo de 1945 recibió un ataque aéreo en Kyushu, sufriendo el impacto de una bomba a cambio de derribar seis aparatos enemigos. Finalmente, en abril de 1945 la marina japonesa lanzó su último ataque. El Yamato, acompañado por el crucero ligero Yahagi y los destructores Fuyutsuki, Suzutsuki, Yukikaze, Isokaze, Hamakaze, Kazumi, Hatsushimo y Asashimo debía llegar a Okinawa y atacar a la flota americana, hundiendo todo lo que pudiera antes de ser destruido. Esta fuerza resultó localizada a 432 kilómetros de su objetivo y unos 386 aviones de los portaaviones USS Essex, Intrepid, Hornet, Wasp, Hancock, Bennington y Belleau Wood se lanzaron al ataque. Los pilotos americanos hundieron el Yamato y reclamaron diecinueve impactos entre torpedos y bombas, además de hacer lo mismo con el crucero Yahagi y cuatro destructores, perdiendo tres Hellcat, siete



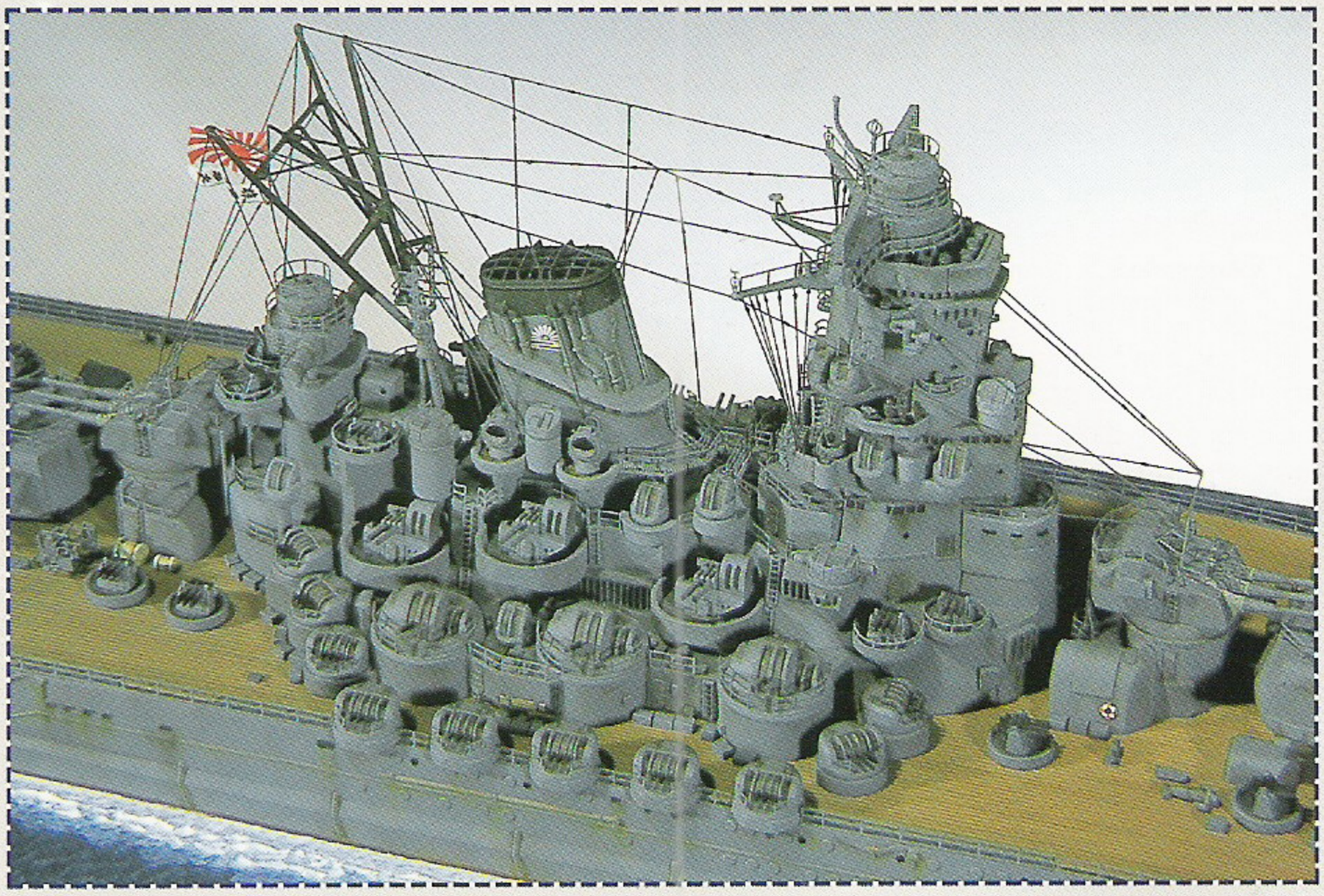
Helldiver y tres Avenger. Con el Yamato también se fueron a pique 2.498 tripulantes, salvándose unos 280 hombres.

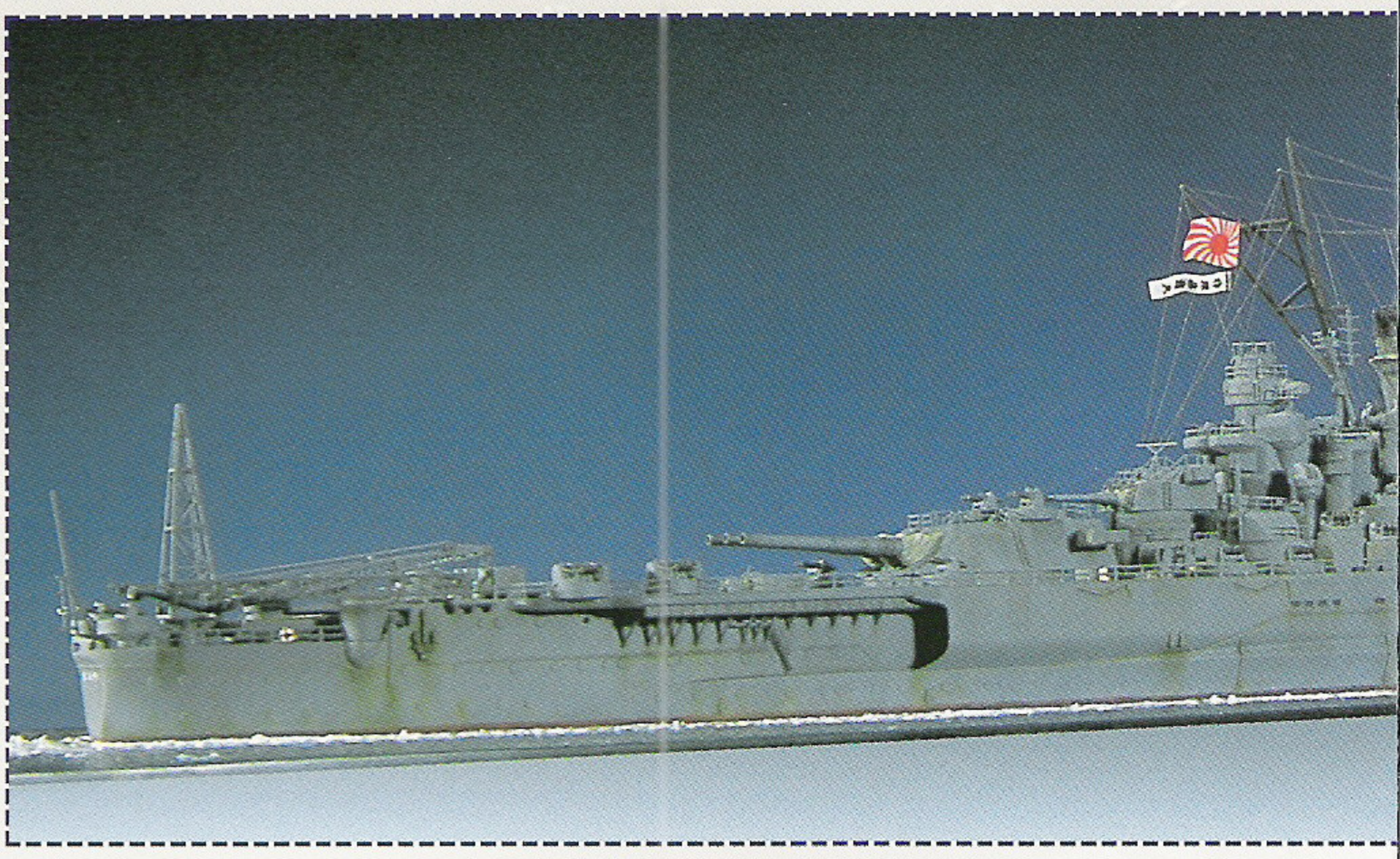
LA MAQUETA

Pertenece a la serie «Waterline» de Tamiya a escala 1/700 (ref.31113) y es un molde completamente nuevo, resultando excelente por su despiece y detalles, estando a años luz del kit antiguo. Podemos montarlo tal cual y quedará magnífico; si le colocamos unas barandillas, mejor que mejor, pero si adquirimos un fotograbado específico y disponemos de un buen libro dedicado al Yamato que nos sirva de guía para detallarlo, entonces son palabras mayores. Por otro lado, una maqueta de barco siempre tiene algún rechupe por muy buena que sea y obliga a afinar pequeños defectos en la superficie del plástico, y ésta no es una excepción.

El montaje no presenta problemas, aunque antes de empezar a taladrar, pegar y enmasillar hay que comprobar si el casco está derecho. Curiosamente el mío viene un poco doblado hacia arriba por el centro, optando por adosar con pegamento epoxi las dos planchas metálicas que trae la caja a la base roja, prescindiendo de las dos piezas de plástico que indican las instrucciones. La masilla debe usarse en el puente para tapar los huecos que dejan algunas piezas al montarlas, en la cubierta de proa –que viene a parte y al coincidir sus cantos con el casco debe hacerse con mimo–, en la pieza donde van las catapultas, en las paredes de los túneles para el desembarque lanchas –que deben afinarse por su cara interna para que asienten bien–, y poco más.

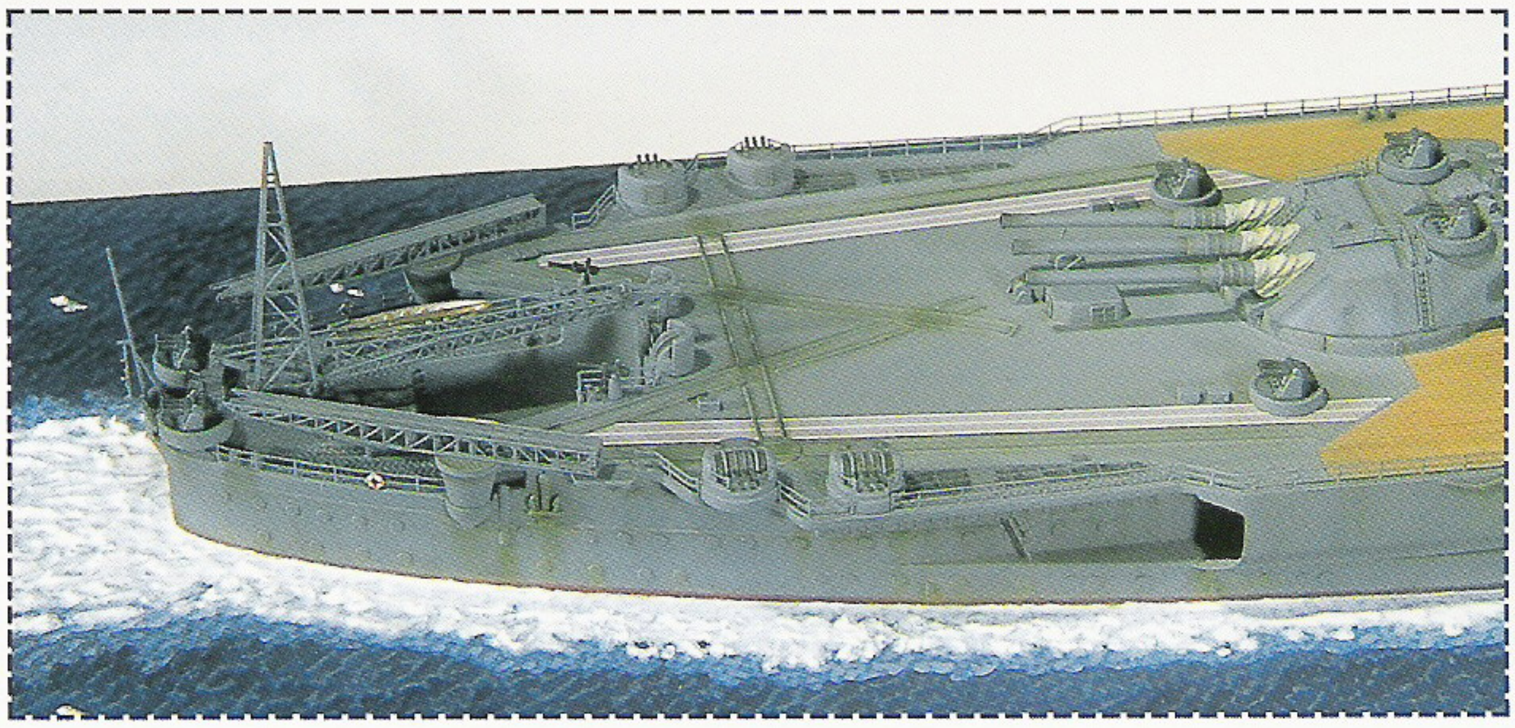
Respecto a la zona central, donde se agrupan el puente y la chimenea, comprobamos que esta última asienta muy bien sobre la cubierta, añadiéndose una vez pintada y barnizada. Respecto al mástil, es mejor pegarlo después de lo anterior. Me ha llamado la atención cómo algunas piezas varían respecto a los dibujos de las instrucciones, en el perfil a color que incluye la maqueta y en la ilustración de la caja, y estas diferencias se refieren al número de reflectores grandes y sus telémetros asociados. En su última configuración el Yamato llevaba cuatro reflectores y otros cuatro telémetros y por eso, en lugar de las dos piezas numeradas como C-12 pondremos, si podemos, dos piezas C-14. Y digo si podemos porque no vienen. Yo me he buscado la vida con las piezas que trae el kit del Musashi, al que curiosamente le sobran. Por si hay alguna duda, la ilustración de la caja es la correcta.





Si queda alguna fisura cuando peguemos una pieza ya pintada se puede usar para taparla cola blanca, quitando el exceso con un poco de algodón liado en la punta de un palillo de dientes y humedecido con agua. Es posible que haya que repetir la operación varias veces, ya que la cola blanca merma al secar, pero con este sistema las uniones no se notarán nada. Este truco nos vendrá muy bien cuando peguemos los montajes antiaéreos triples que van a los lados. Ojo también a los que van en los voladizos de popa, ya que a dos de ellos hay que taparles la parte inferior. Cuidado a su vez con los agujeros donde encajan las torres grandes, ya que el de la número dos está desplazado ligeramente a un lado. Por lo demás las piezas ajustan bien, incluso demasiado bien a veces, como es el caso de los antiaéreos grandes, cuyos exactos encajes se pierden un poco al montarse ya pintados y barnizados.

En definitiva y aunque esta maqueta sea magnífica, si cambiamos las catapultas, la grúa o los radares por otros en fotograbado mejorará bastante. Invertiremos algo más de dinero y tiempo, pero creo que cuando se trata de un buque como el Yamato no hay que tener prisa, máxime si disponemos de algún excelente monográfico como el de Model-Art o el de Conway (ver bibliografía).

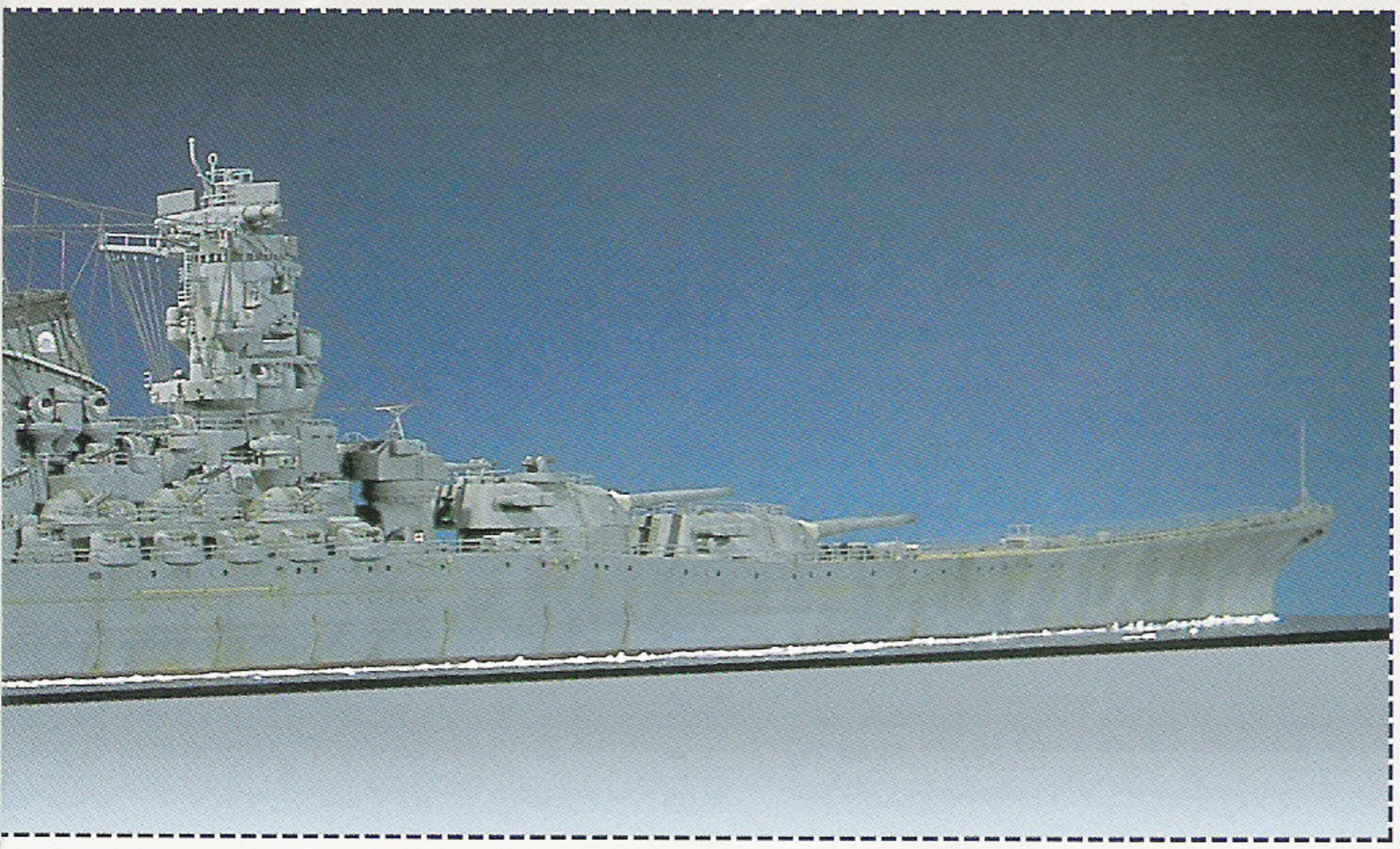


CASCO Y CUBIERTAS

Lo primero que llama la atención es la gran cantidad de ojos de buey que tenía el buque y

que la maqueta sólo reproduzca algunos de ellos. Esto se debe a que la mayoría fueron cegados en la remodelación que sufrió el Yamato en 1944, con objeto de aumentar su estanqueidad, para lo cual se emplearon unos discos de acero. Pero el relieve de los mismos no viene y así, con un sacabocados y mucha paciencia, tendremos que hacerlos nosotros. Para ello utilicé lámina de plástico de Evergreen de 0,13 mm de grosor, y una punta para el sacabocados de 0,9 mm de diámetro. Estos minúsculos discos los colocaré después de señalar su posición con un punzón y una plantilla. Por su parte, los ojos de buey que quedan al descubierto se han agrandado hasta un diámetro de 0,6 mm.

A proa y popa el buque lleva unas pa-redes con unos salientes y hendiduras para amarrar cabos, a los cuales dí su forma característica con diferentes brocas, quedando bastante aparentes. Después procedí a colocar los soportes de los

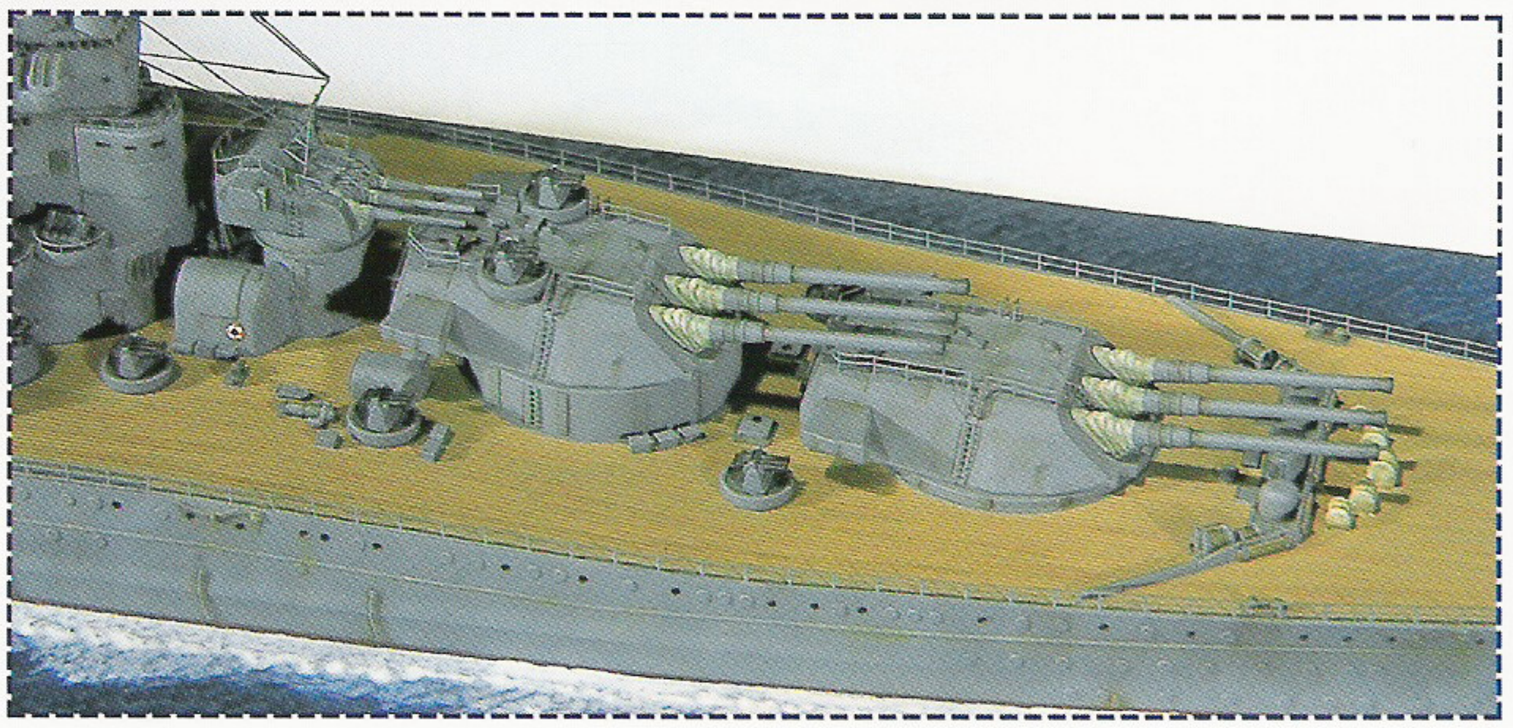


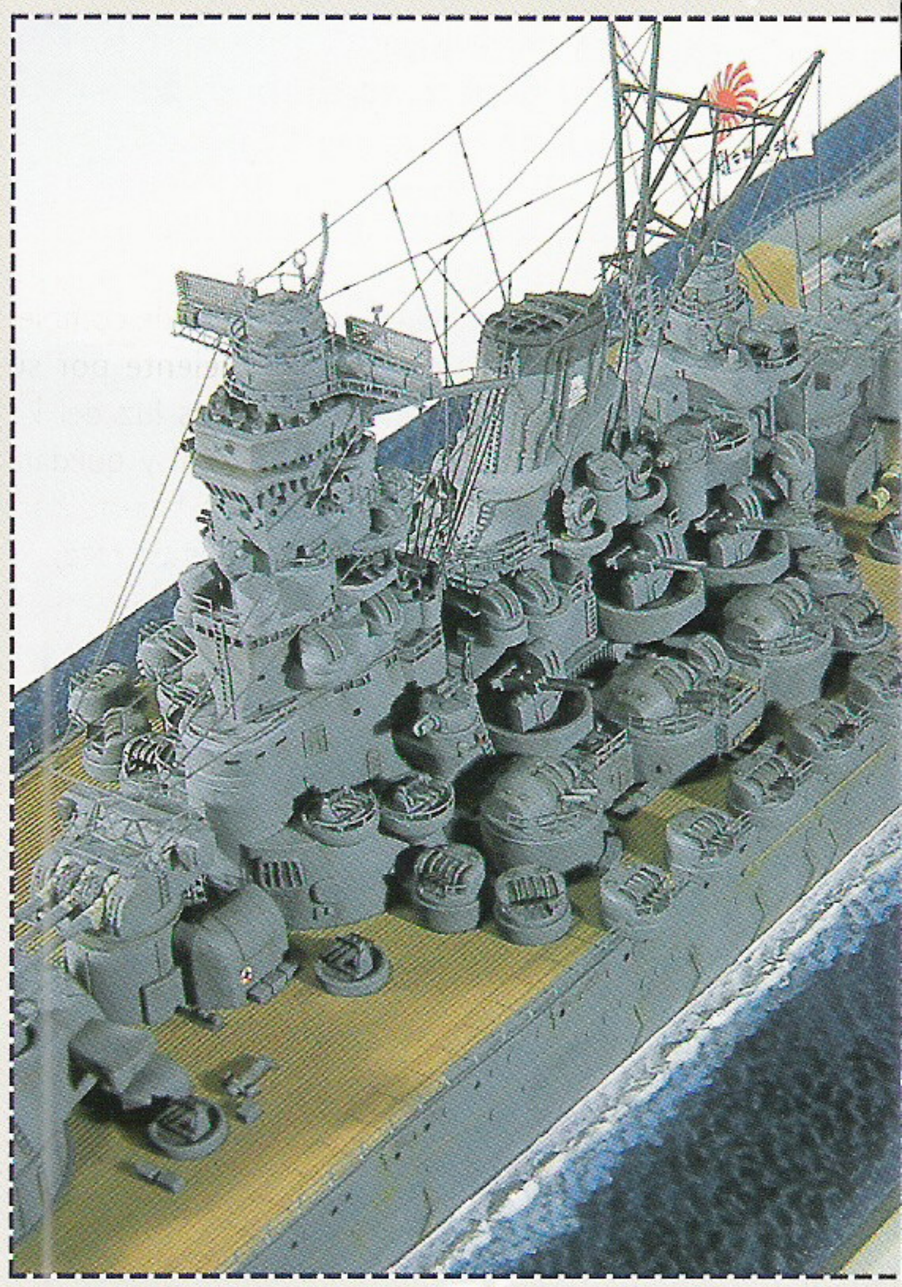
voladizos a popa, y un par de pequeños ventiladores que hay justo detrás de los rodillos de las cadenas a proa. En los ventiladores grandes que no vengan grabados se añaden unas rejillas de plástico o trocitos del radar que trae la maqueta y que he desechado.

Sobre las escotillas he superpuesto otras de fotograbado, y los carretes que no van montados sobre la cubierta de madera han sido cambiados por otros de Pit-Road, añadiéndoles los soportes y otros detallitos. Entre las torres nº1 y 2 hay que poner un par de escotillas grandes con tragaluz, hechas con plástico, además de otras cinco más pequeñas en la segunda mitad de la cubierta.

ARTILLERÍA

A las torres principales les ahueco un poco los cañones y en la parte trasera añado un tejadillo y un escalón que debe llevar la compuerta. En el caso de las torres de 15,5 cm se ponen las compuertas, hechas con lámina de plástico, y se tapan con masilla unas feas depresiones en la parte inferior de los salientes de los telémetros y en los laterales de la torre bajo éstos. Es de agradecer que los cañones grandes y secundarios ya traigan las lonas hechas, siendo la tónica general en los nuevos moldes de las marcas japonesas. La artillería antiaérea de 127 mm que va cubierta es magnífica y no hay que tocarla, pudiéndose optar por colocar los cañones en posición elevada o baja. La que va descubierta se ha sustituido por otra hecha con resina y un sencillo molde, tomando como original una de Pit-Road del modelo nuevo cuyas medidas son exactas, añadiéndose tan sólo el suelo de la carcasa del telémetro y su soporte triangular con dos agujeritos, usando los cañones que trae el kit.





En cuanto a los montajes de 25 mm cubiertos –también excelentes–, les he añadido las puertas hechas de plástico en la parte de atrás, permitiendo también colocar los cañones en dos posiciones. Los montajes de 25 mm descubiertos tienen unas medidas correctas, aunque les falten los soportes. Para ello, recurro nuevamente al consabido molde a partir de una pieza de Pit-Road.

Los montajes dobles de 13 mm van montados a ambos lados del puente en las plataformas (piezas B-9 y B-10), lo cual reseño porque no viene en las instrucciones, las cuales tampoco reflejan la colocación de los dos montajes simples de 25 mm que van a popa y que son de Pit-Road. Resulta curioso ver cómo en el libro de Model-Art aparecen ubicados en tres lugares diferentes, decantándome por la disposición que coincide con el Yamato de Tamiya a 1/350.

SUPERESTRUCTURAS

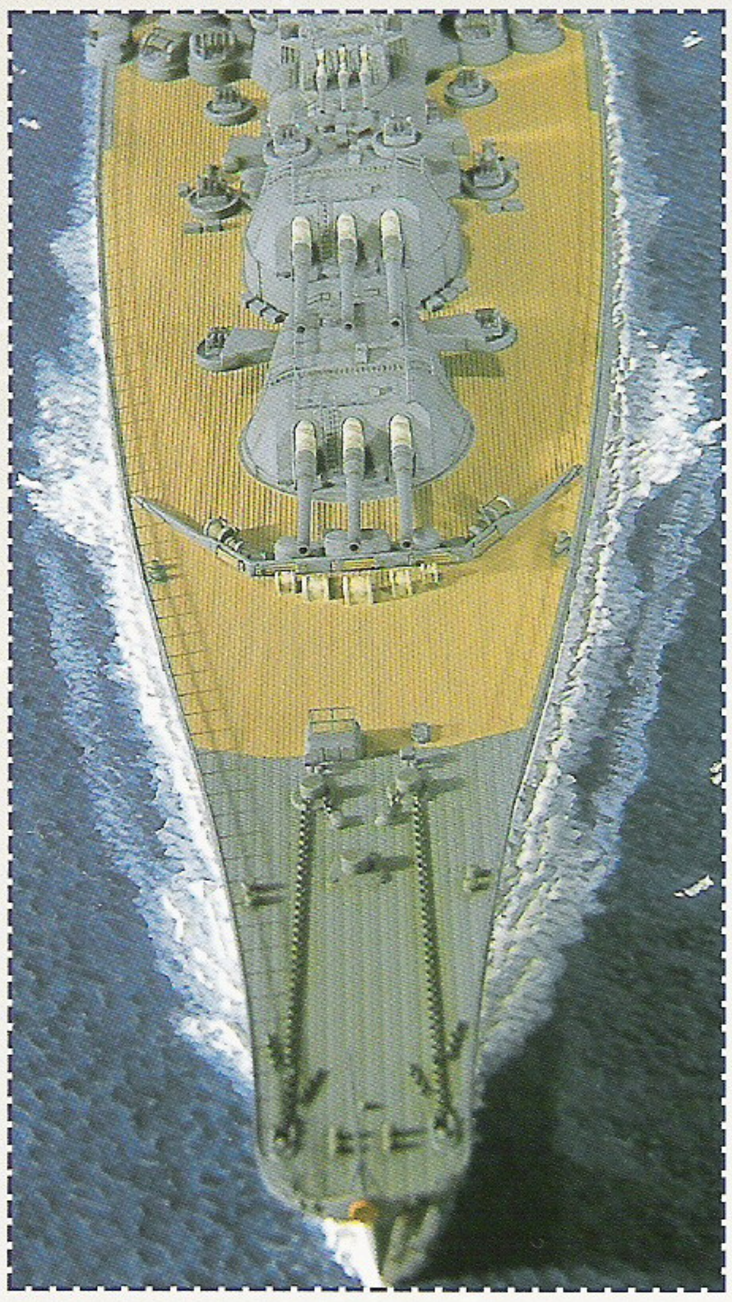
En el magnífico puente tan sólo hay que añadir algunos detalles como las dos tomas de ventilación delanteras, luces, compuertas y escotillas en los telémetros, así como los reflectores traseros. He ahuecado las plataformas donde van unos reflectores en la cubierta de banderas de señales, poniendo en ésta dos puestos de vigía. También añado un par de periscopios que faltan en unos salientes que hay junto a los antiaéreos de 13 mm, y los binoculares que van en diferentes cubiertas. He taladrado a su vez algunas ventanillas que faltan, sustituyendo las escaleras de la parte trasera, que quedan muy vistosas con sus descansillos correspondientes.

La chimenea resulta especialmente atractiva gracias a sus pasarelas. La que rodea la chimenea por delante se ha cambiado por otra en fotograbado, añadiéndose unas barandillas a las restantes. También he cambiado la rejilla superior, siendo mejor hacerlo una vez pegada y

ahuecada la de plástico a la chimenea. Para conferir ese perfil ligeramente abombado a la rejilla en fotograbado se la presiona por encima con un objeto esférico pequeño, colocándola antes sobre una superficie que ceda un poco (un periódico o revista).

En el mástil quito los radares Tipo 13 y los sustituyo por unos excelentes fotograbados, los cuales llevan en sus extremos unos pinchos diminutos que sirven de punto de apoyo si previamente taladramos un poco los soportes donde van montados.

Otras mejoras en el mástil consisten en hacer una pequeña plataforma que va entre los tres palos y que soporta dos pequeños reflectores, cambiar algunos largueros por otros más finos y añadir los que faltan. En los directores de



tiro de la artillería principal he añadido cajas, escotillas, escaleras, barandillas, radares y pasarelas. En esta misma zona y respecto a las plataformas de los antiaéreos de 12,7 cm superiores, se les debe quitar la pared trasera.

El artefacto que está a la derecha y detrás de la torre nº3 es el entrenador de la artillería antiaérea grande y es de construcción propia. Por último mencionar la realización de las cajas de munición de 25 mm, que a escala 1/700 deben medir 1,52 mm de largo, 0,96 mm de ancho y 0,66 mm de altura.

LOS FOTOGRABADOS

Ya he hablado de los fotograbados sin mencionar que existen al menos dos fabricantes que tengan planchas específicas para el Yamato a 1/700: Tom's Modelworks y Gold Medal Models. Personalmente me he decidido por el de la última porque me parece más completo y de calidad insuperable. Además, la hoja de instrucciones es muy clara y está bien impresa. A mi juicio no falta en este fotograbado nada importante que no se pueda construir con plástico; tan sólo he echado de menos la carcasa que llevan las poleas de la grúa atrás.

Entre otras cosas, esta referencia de Gold Medal incluye dos excelentes catapultas con carretillas y soportes para los hidros y las hélices de éstos, una fabulosa grúa con cables de tres longitudes, radares Tipo 13 y 21, la antena del gonio, pasarelas y barandillas específicas para los telémetros grandes, anemómetros, los trípodes de los cañones secundarios, cinco clases diferentes de barandillas (todas sirven), teniendo las de la parte delantera del casco la forma curva ya hecha... Y algo que no traen otros fotograbados y que es muy importante: barandillas específicas para las torres principales y secundarias. La única pega es que faltan las escaleras verticales, y por ello habrá que disponer de otros accesorios similares.

Siempre recomiendo lijar un poco el fotograbado antes de separar ninguna pieza. En cuanto al cianoacrilato, uso uno muy líquido (lo más nuevo posible) para pegar y otro más denso para reforzar los soportes internos de, por ejemplo, las catapultas. En ciertos casos también he empleado pegamento epoxi, como en la unión de la parte superior de dichas catapultas. El hecho de que el fotograbado sea de acero presenta la ventaja de su manipulación, siempre más fácil que si se trata de otro metal como el latón, ya que las finas piezas son más resistentes, pero se pega peor con el cianoacrilato. Como accesorio extra también he añadido a la maqueta una serie de puertas y escotillas de la marca White Ensign Models.

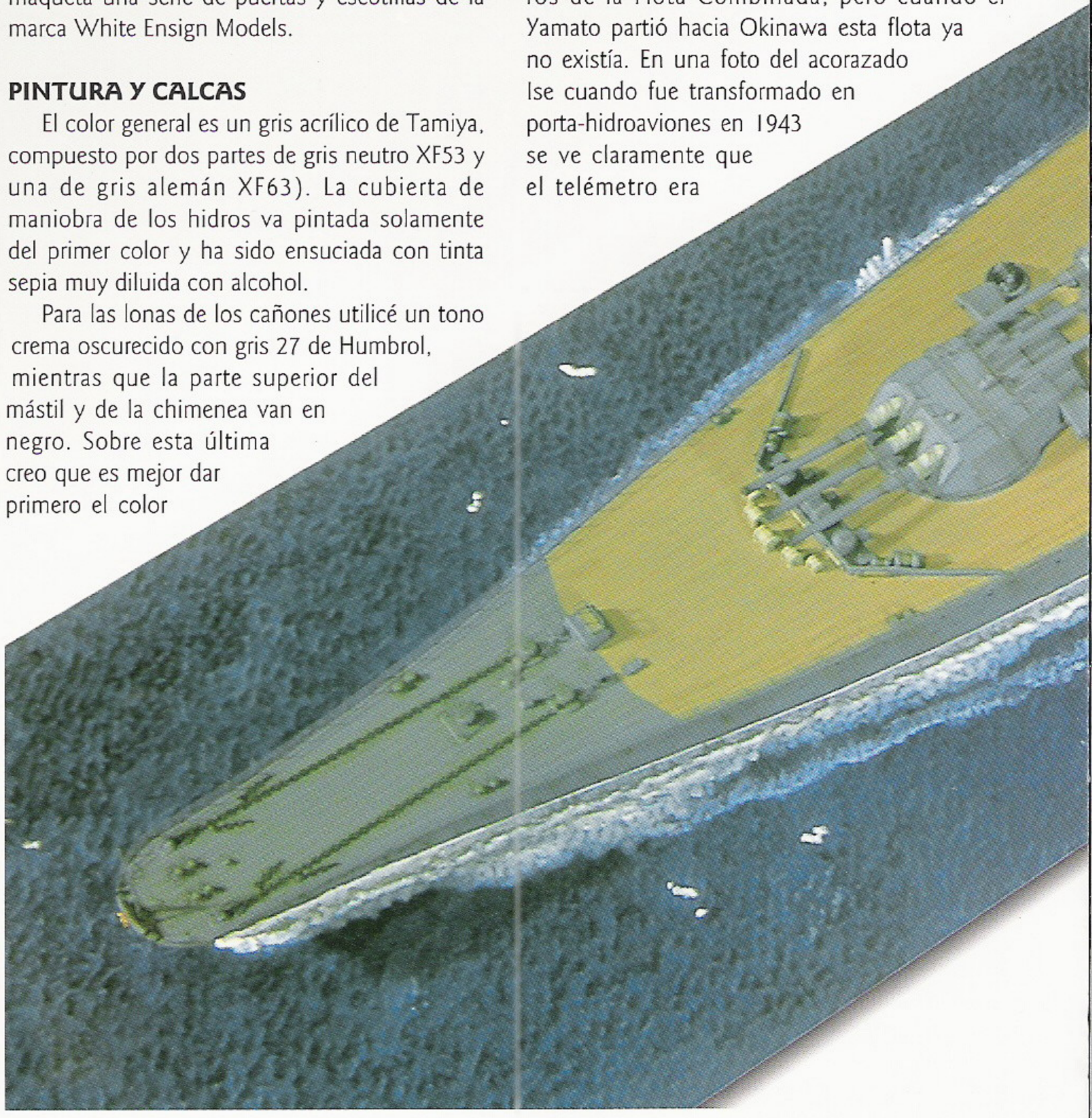
PINTURA Y CALCAS

El color general es un gris acrílico de Tamiya, compuesto por dos partes de gris neutro XF53 y una de gris alemán XF63). La cubierta de maniobra de los hidros va pintada solamente del primer color y ha sido ensuciada con tinta sepia muy diluida con alcohol.

Para las lonas de los cañones utilicé un tono crema oscurecido con gris 27 de Humbrol, mientras que la parte superior del mástil y de la chimenea van en negro. Sobre esta última creo que es mejor dar primero el color

negro, enmascararlo, pegar la chimenea y pintar en gris la superestructura al completo.

Existen un par de puntos que me parecen dudosos, ya que en el perfil a color del buque aparece el telémetro principal de color blanco y sin embargo en la excelente ilustración de la caja es gris, optando por lo segundo. Estos telémetros eran blancos en los acorazados y cruceros de la Flota Combinada, pero cuando el Yamato partió hacia Okinawa esta flota ya no existía. En una foto del acorazado Ise cuando fue transformado en porta-hidroaviones en 1943 se ve claramente que el telémetro era



blanco, pero en otra de 1945 en la que aparece semihundido se ve gris.

Mi segunda duda razonable estriba en la plataforma de observación antiaérea, en la más alta. En el mencionado perfil del Yamato es de linóleo, pero en 1944 las cubiertas interiores de linóleo de los barcos japoneses se retiraron para minimizar el riesgo de incendio, y supongo que ésta también lo fue.

En cualquier caso y para la cubierta de madera usé marrón 110 de Humbrol aclarado con gris 28. Esta misma mezcla oscurecida con gris 27 se ha pulverizado con el aerógrafo suavemente y de manera irregular para lograr una mayor riqueza cromática. A continuación y con un pincel fino remarqué la tablazón con diferentes tonos del color base, y por último y con una mina marrón señalé el relieve de la madera.

Las cadenas están pintadas con negro acrílico de Vallejo, así como las ventanas. Los botes llevan de gris el casco, la pared interior de blanco y el resto en madera.

Respecto a las calcas, presentan el problema de no adherirse bien a no ser que se pongan sobre una capa de barniz brillante.

Las bandas gris claro de la cubierta de popa (calcas nº5 y 6 que van sobre madera), las llevaba el Yamato cuando fue terminado, pero ya no las tenía en la época de la batalla del Golfo de Leyte.

TERMINACIÓN Y CABLEADO

Una vez pintado el modelo se ha envejecido con pasteles, excepto la cubierta de madera. Después coloqué los porta-banderas a proa y popa, hechos con plástico estirado. En el de popa hay que añadir una cruceta con cuatro luces en vertical (de arriba a abajo: verde, roja, blanca y roja) y otras dos verdes a los lados. Acto seguido barnicé la maqueta con barniz mate de Marabú en esmalte.

El cableado está hecho con plástico estirado y pintado de gris muy oscuro. Para pegar los cables uso cola blanca; cuando alguno me queda torcido le acerco por la parte convexa un alfiler con la cabeza calentada unos segundos, con lo que el cable se vuelve a tensar de forma milagrosa. Si se rompe o queda peor de lo que estaba porque se haya calentado o acercado en exceso el alfiler tampoco hay que desesperarse; aplicamos agua con un pincel sobre la cola hasta que se disuelva y vuelta a empezar.

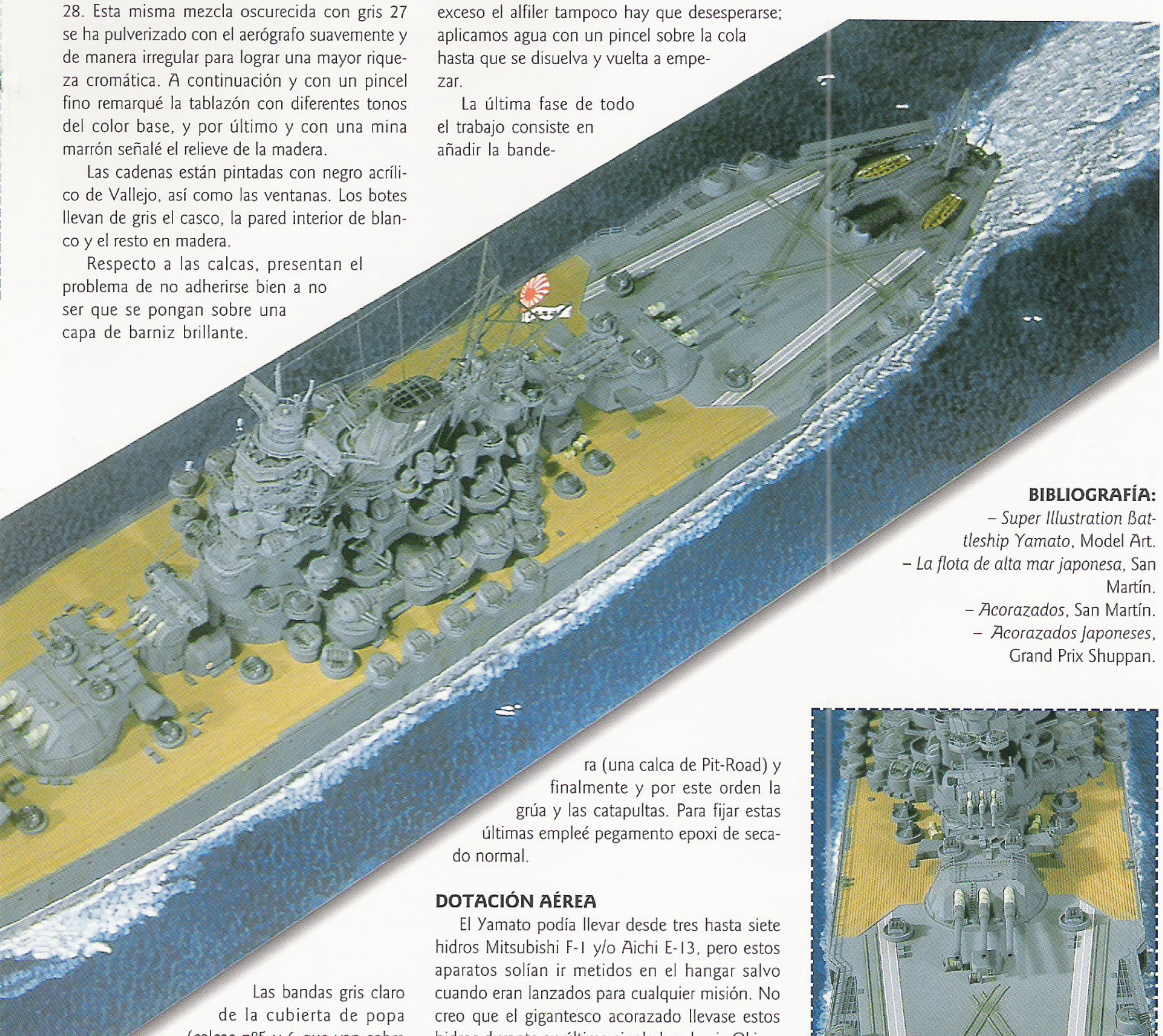
La última fase de todo el trabajo consiste en añadir la bandera (una calca de Pit-Road) y finalmente y por este orden la grúa y las catapultas. Para fijar estas últimas empleé pegamento epoxi de secado normal.

DOTACIÓN AÉREA

El Yamato podía llevar desde tres hasta siete hidros Mitsubishi F-1 y/o Aichi E-13, pero estos aparatos solían ir metidos en el hangar salvo cuando eran lanzados para cualquier misión. No creo que el gigantesco acorazado llevase estos hidros durante su última singladura hacia Okinawa y con combustible sólo para el viaje de ida, en previsión de su más que probable final. Curiosamente y en el «box-art» del modelo tampoco aparecen y por eso decidí no ponerlos, aunque se pierda en vistosidad.

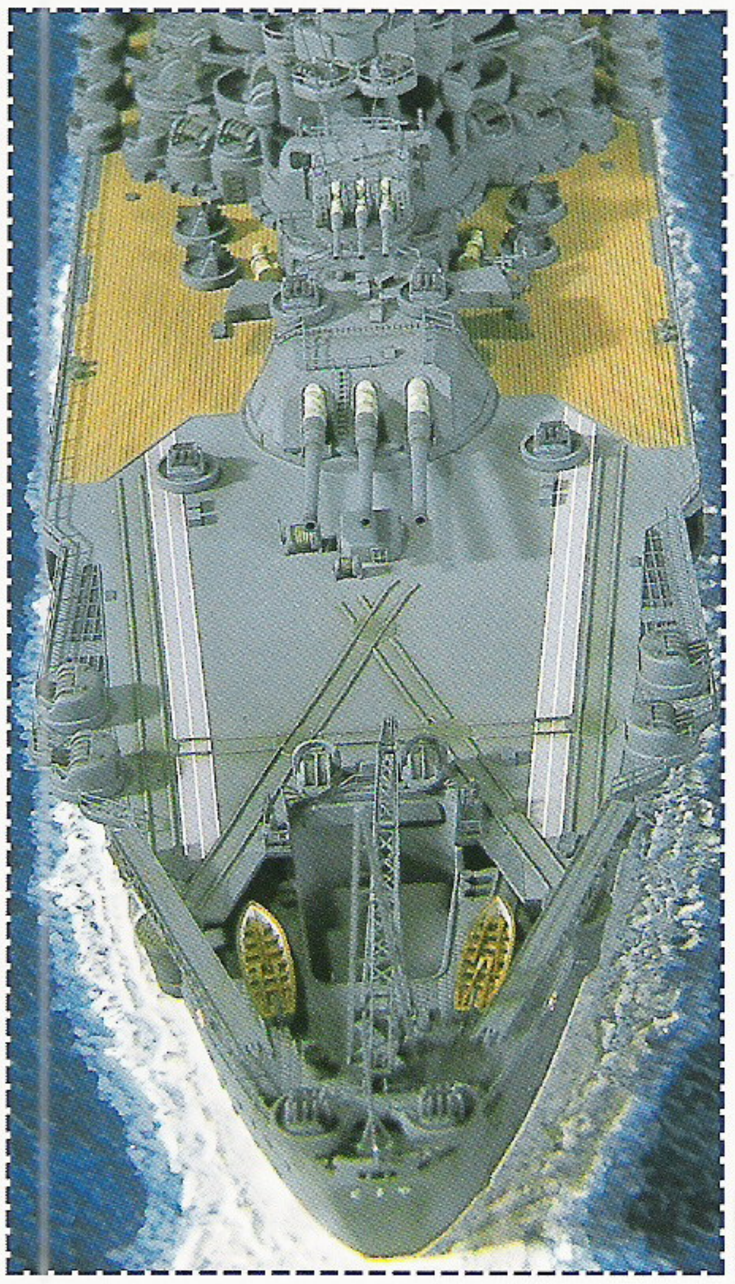
LA BASE

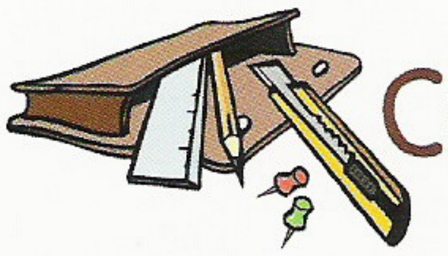
La maqueta descansa sobre una base de metacrilato como las que usan en las maquetas de arquitectura para simular el agua. Dicho material me lo proporcionó mi colega José Manuel Clavero, dando una excelente impresión de superficie del mar a esta escala. Está pintada con esmaltes brillantes de Humbrol y barnizada con una mezcla de barniz brillante y satinado de la misma marca (el que viene en frasco de cristal). La espuma que rodea el casco se ha reproducido con masilla aplicada antes de pintar. Una vez pegado el barco a la base ya pintada quedarán huecos, y para que no se noten se rellenan con cola blanca, la cual no se notará al secar.



BIBLIOGRAFÍA:

– *Super Illustration Battleship Yamato*, Model Art.
– *La flota de alta mar japonesa*, San Martín.
– *Acorazados*, San Martín.
– *Acorazados Japoneses*, Grand Prix Shuppan.





Curso de iniciación

9ª PARTE

Color base y transparencias con óleos

por Carlos de Diego Vaquerizo

fotos de Carlos Salvador Gómez

Dejamos resuelto el montaje de nuestro Valentine en el número 132 de EuroModelismo, y a partir de ahora comenzamos a pintarlo. Pero antes, vamos a situar históricamente la maqueta con un comentario sobre los camuflajes de los carros británicos en Egipto.

En 1938, los blindados británicos en Egipto estaban pintados en un color arena muy similar al marfil, con pequeñas manchas distribuidas al azar en un tono naranja, también denominado «Terracota» o «Teja Roja de Bungalow».

En 1939 todos los vehículos ubicados en Egipto se repintaron por entero con cualquiera de estos cuatro colores: piedra clara, crema clara, crema oscura o «Portland», permaneciendo así hasta mayo de 1940, fecha en que se marcaron unas directrices que incidían en la necesidad de un esquema de camuflaje con bordes duros para romper la silueta de los blindados, llamado «Esquema Caunter» por el apellido de su diseñador, que era el comandante jefe de la 4º Brigada Acorazada (brigada pesada de la 7º División). Este esquema consistía en aplicar sobre el tono base general dos nuevos colores contrastados entre sí (en ocasiones tan sólo uno), formando unas bandas radiales que se abrían en abanico desde la parte inferior de ambos laterales delanteros hacia la parte posterior del blindado, cubriendo los laterales de la torre y la parte superior trasera, colocando siempre el tono de camuflaje más oscuro en la parte superior, y variando el tamaño de las bandas según las formas de cada tipo de blindado.

Como base se solía utilizar el color «Portland», que era un ocre amarillento medio, o en menor medida el color piedra clara, que era un arena muy claro ligeramente grisáceo.

Los colores de camuflaje eran negro, marrón púrpura, pizarra (marrón pardo), verde, gris plata (azul grisáceo), gris desierto (gris carbón), etc. El color negro se podía combinar con verde o gris plata, el pizarra con gris plata, y el marrón púrpura con verde o gris plata, siempre sobre una base general de color «Portland» o piedra clara.

De hecho, los efectos de los rayos solares pronto alteraban los colores de tal modo que era bastante difícil reconocerlos. Estos esquemas variaban frecuentemente, y cada regimiento tuvo un esquema propio, que tanto en este período como en los posteriores variaría con cada campaña. Durante los períodos de descanso y reparación de los vehículos entre distintas ofensivas, éstos se repintaban por completo con el color base, siendo camuflados después justo antes de la siguiente ofensiva.

Tras abandonarse los esquemas radiales compuestos por tres colores, al principio de 1941 los blindados se repintaron totalmente con color crema clara o crema oscura, independientemente.

A mediados de 1941 y durante un breve espacio de tiempo se aplicó un nuevo esquema de camuflaje, llamado «esquema de bordes rígidos», ideado para disimular las siluetas de los vehículos con manchas rectas oblicuas o verticales en las partes delantera lateral y trasera lateral, en el frontal de la torre, la mitad delantera del cañón y algunas ruedas, utilizándose marrón chocolate sobre el color crema.

Tras este se utilizó otro conocido como «esquema de bordes semi-rígidos», el cual era igual que el anterior pero con los bordes de las manchas rectas combinados con curvas.

Ya en el año1942, se empleó un esquema disrruptivo denominado «de bordes ondulados», formado por manchas irregulares onduladas que cubrían los laterales de la torreta y caja en colores marrón chocolate, gris desierto o verde, dejando todas las superficies horizontales en el color base, «Portland» o piedra clara y con variaciones entre cada vehículo. Pintándose también ocasionalmente algunas de las ruedas en el color oscuro para que a lo lejos los carros pareciesen camiones.

Una variante de este esquema es el empleado en los carros Crusader y Grant de la 22 Brigada, que llevaban como color base el piedra clara como camuflaje ondulado y manchas en terracota perfiladas con una doble línea en blanco y negro. Puede decirse que cada modelo de carro tuvo su propia variante dentro del esquema de bordes ondulados, cambiando los colores por cada regimiento.

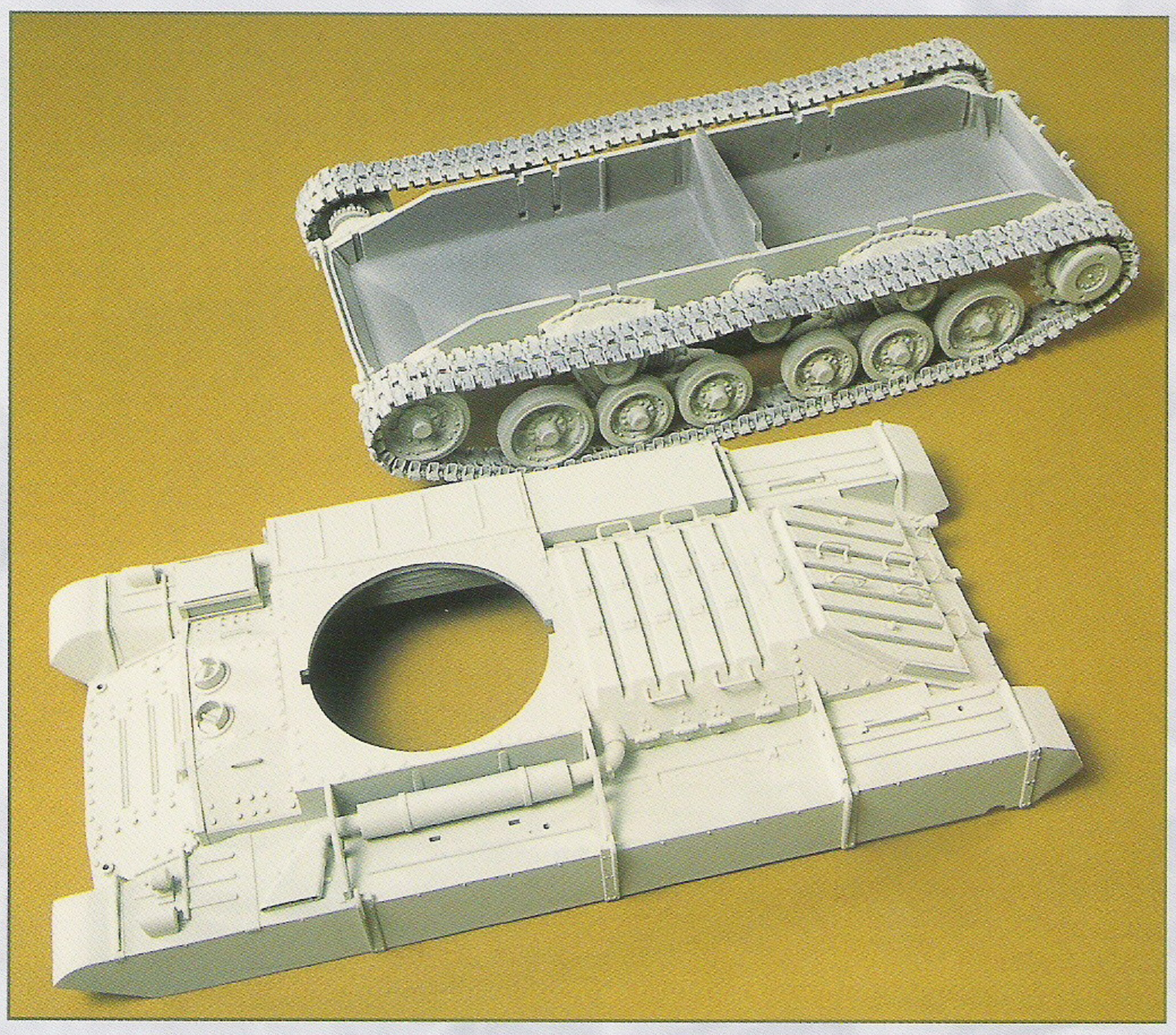
Por ejemplo, los Valentine de la 23 Brigada iban en color piedra clara solamente, o con manchas verdes irregulares sobre el anterior color por toda la superficie. Y los Sherman iban camuflados sobre piedra clara o el color «Portland» con un color secundario a opción del comandante de la unidad, en manchas irregulares por todas las superficies, aunque en algunos ejemplares la parte inferior de la caja y los bogies se dejaron en el pardo oliva norteamericano.

A partir de diciembre de 1942 los Sherman fueron repintados en rosa desierto, portando alguno de ellos manchas de camuflaje en verde o en rojo sonrosado oscuro.

Un punto y aparte son los Grant, pintados con curiosos camuflajes en cada regimiento, utilizando cualquiera de los colores anteriormente citados.

La utilización de todos los esquemas de camuflaje mencionados hasta ahora con gran variedad de colores iba en función de las distintas tonalidades que adquiere el desierto dependiendo del área geográfica.

A partir de diciembre de 1942 cambiaron por completo los camuflajes británicos en el norte de Africa, pues al estar la superioridad aérea en manos aliadas, varió la mentalidad del concepto de los esquemas de camuflaje, teniendo en cuenta además, que el desierto dejó de ser el teatro de operaciones.



El color base lo podemos aplicar con varias manos a pincel, o bien con aerógrafo. La mezcla está formada por los colores blanco y canela mezclados a partes iguales.

EL COLOR BASE

Vamos a pintar la maqueta con un esquema característico del verano de 1942, compuesto por el color piedra clara como base general y el verde como color secundario.

A lo largo de los sucesivos capítulos veremos cómo trabajar con transparencias de colores al óleo para alterar por zonas el color base, imitando así las decoloraciones producidas por los rayos solares y añadiendo diversos matices al conjunto. Además mediante perfilados simularemos las acumulaciones de suciedad por todos los recovecos a la vez que sombrearemos ligeramente estas áreas. También veremos el efecto de las transparencias con acrílicos para imitar polvo y conoceremos la técnica del «pincel seco», ideal para resaltar todos los relieves, así como para imitar una capa de polvo que cubra gran parte del blindado. Finalmente aprenderemos a realizar los descascarillados y desconchones propios de los vehículos que llevan largo tiempo en servicio

El color piedra clara lo obtenemos mezclando a partes iguales los colores blanco XF-2 y canela XF-55 de Tamiya de su gama de esmaltes. La aplicación puede realizarse a pincel dando dos manos de pintura, o con un aerógrafo con lo cual tardaremos bastante menos tiempo.

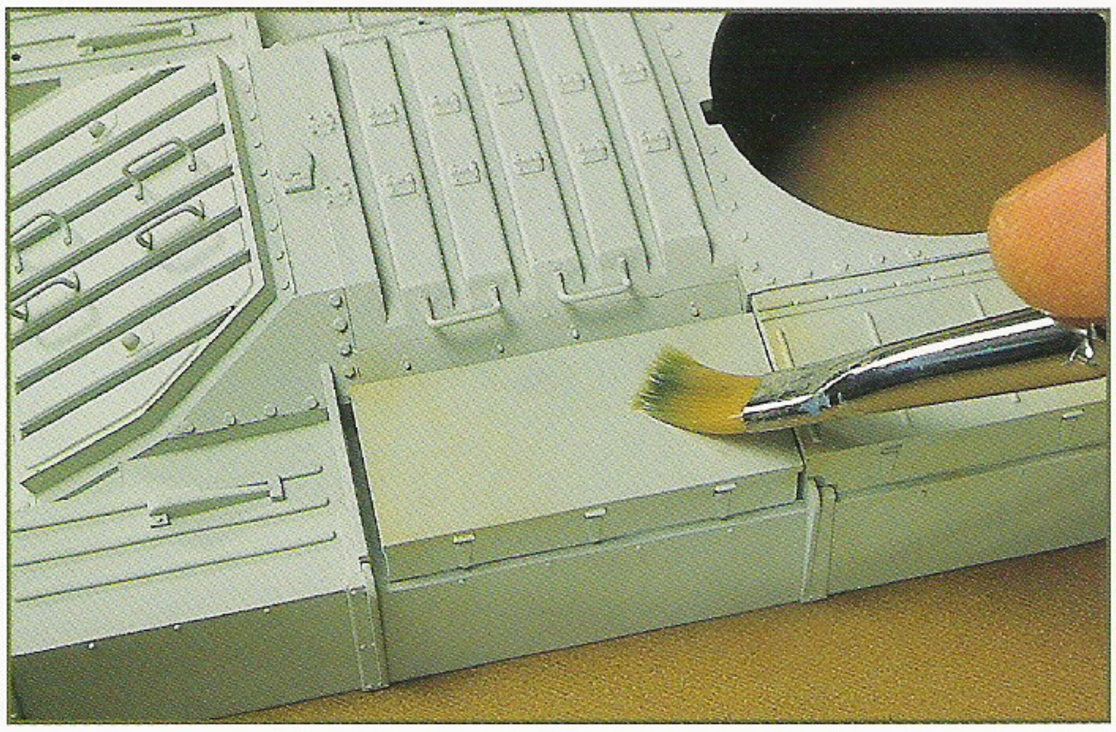
Para trabajar cómodamente, depositamos porciones de distintos óleos sobre una placa de plástico.

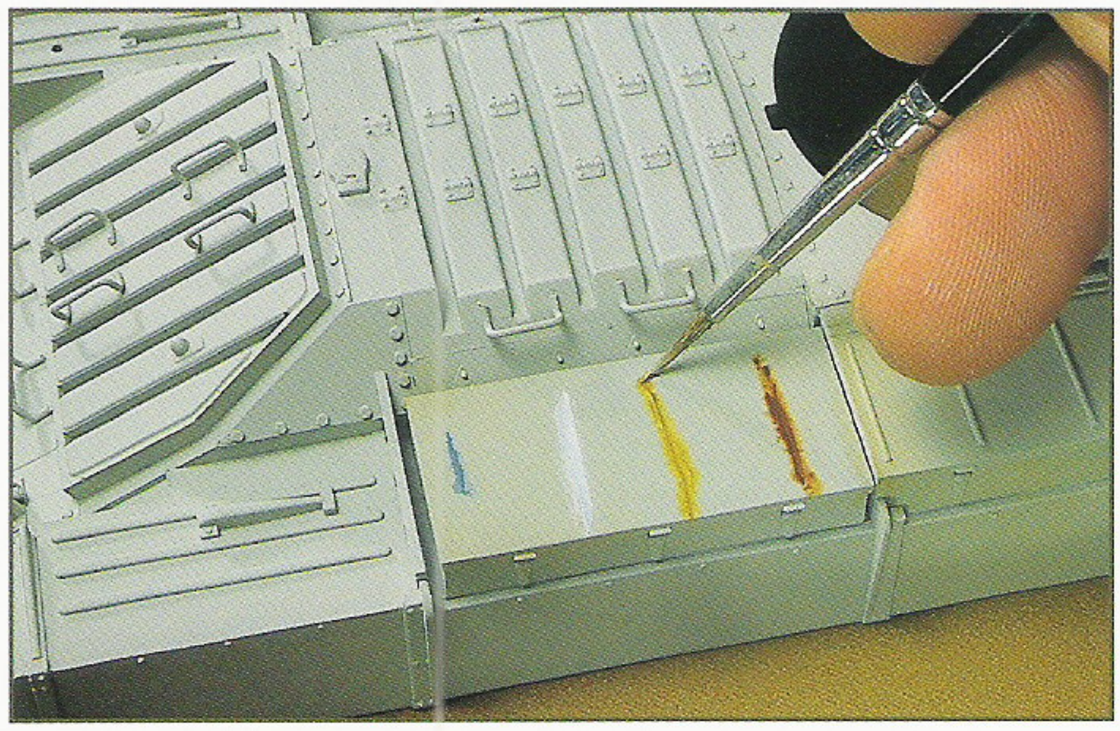
TRANSPARENCIAS CON OLEOS

Un vez pintadas las piezas de la maqueta, esperamos aproximadamente 24 horas para comenzar con las transparencias de óleos. Trabajaremos por zonas concretas no muy extensas, de la siguiente manera: sobre un trozo de plástico que utilizaremos como paleta, depositamos los siguientes colores al óleo; ocre amarillo, amarillo de Nápoles, azul celeste, blanco, tierra siena tostada, blanco mezclado con negro y tierra sombra tostada mezclada con blanco.

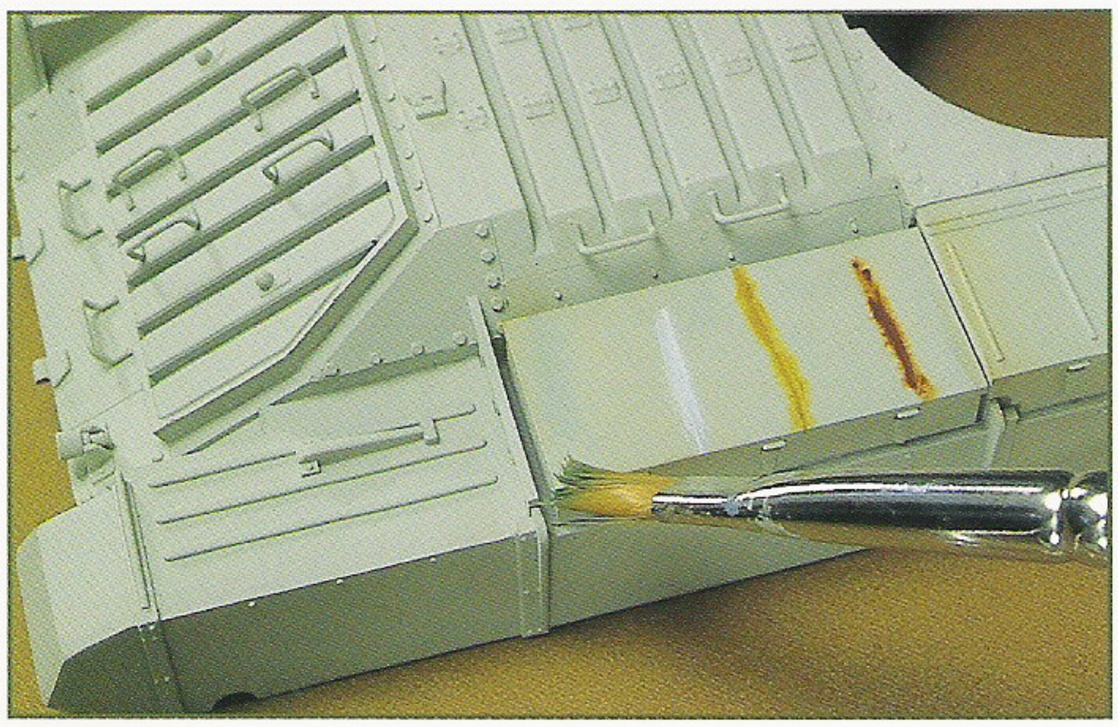
Una vez elegida la superficie sobre la que vamos a efectuar el tratamiento, la humedecemos ligeramente con disolvente para esmaltes empleando un pincel plano del número 6, y a continuación con un pincel fino depositamos aleatoriamente pequeñas cantidades de óleos de la siguiente manera; si se trata de una superficie vertical o inclinada distribuimos los óleos en forma de trazos perpendiculares al suelo, y si la superficie es horizontal, depositamos pequeños pegotitos de pintura. A continuación con el pincel plano todavía húmedo con disolvente difuminamos estos colores, en las superficies verticales dando repetidas pasadas de arriba hacía abajo, y en las horizontales picoteando suce-

Para dar riqueza cromática sobre el color base de la maqueta emplearemos colores al óleo, los cuales diluiremos con disolvente para esmaltes.

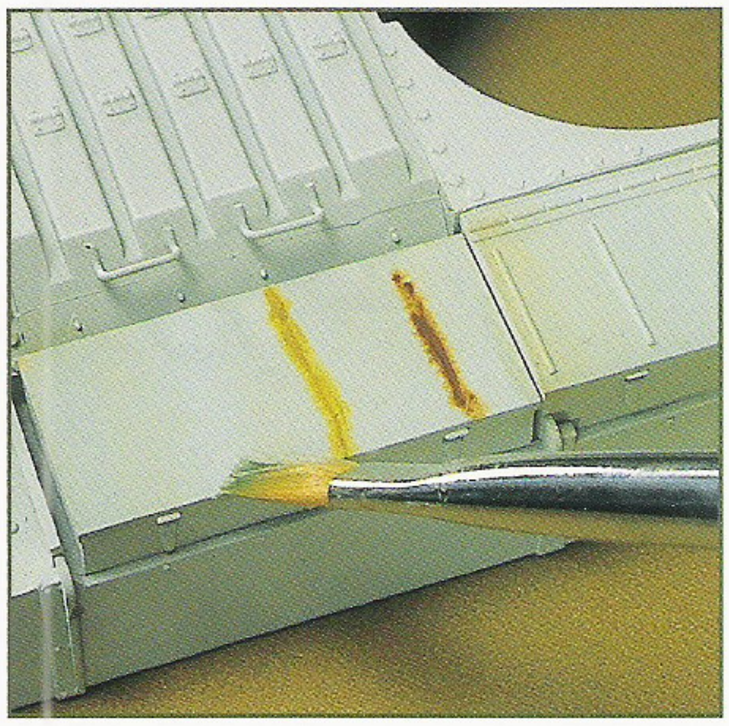




Trabajamos por zonas concretas, primero humedeciendo la superficie con disolvente. A continuación depositamos pequeñas porciones de óleos.



Continuamos con el segundo color, al pasar el pincel por encima, este arrastra el pigmento de modo que el óleo queda como una suave mancha difusa y transparente.

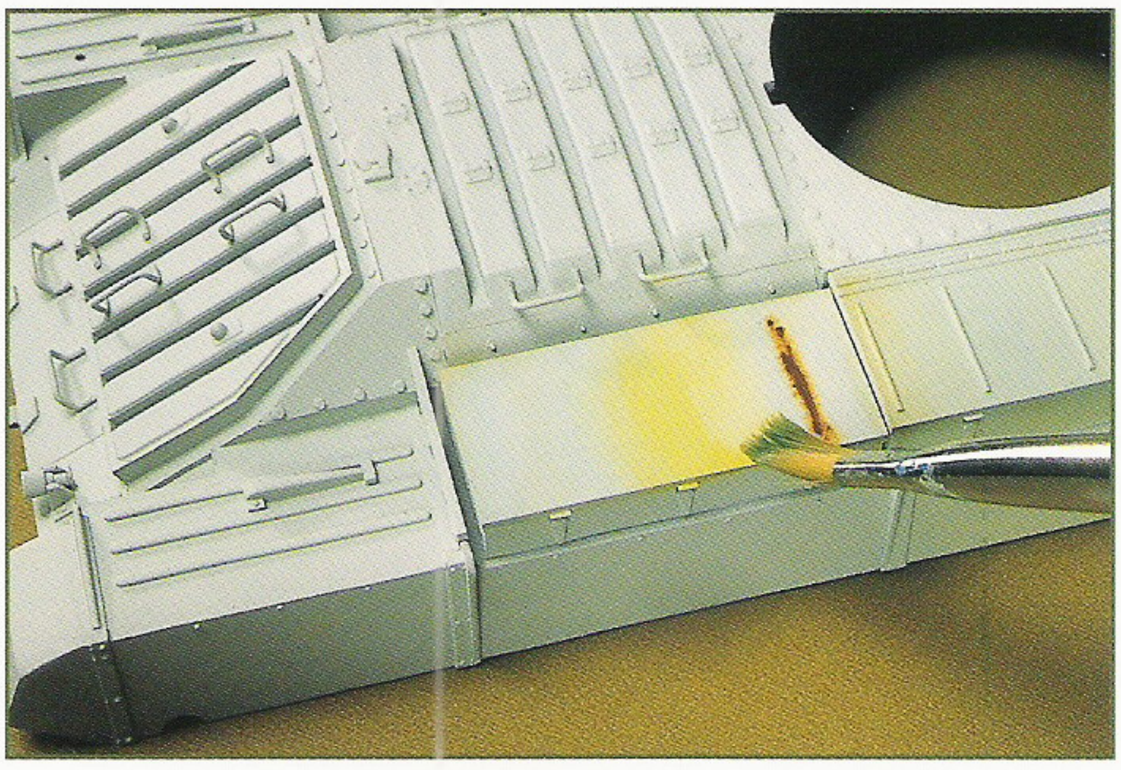


Con un pincel limpio humedecido ligeramente en disolvente comenzamos a dar una pasada sobre el primer color, siguiendo el sentido del trazo de óleo.

sivamente con la punta del pincel sobre las manchas hasta conseguir que queden perfectamente difusas.

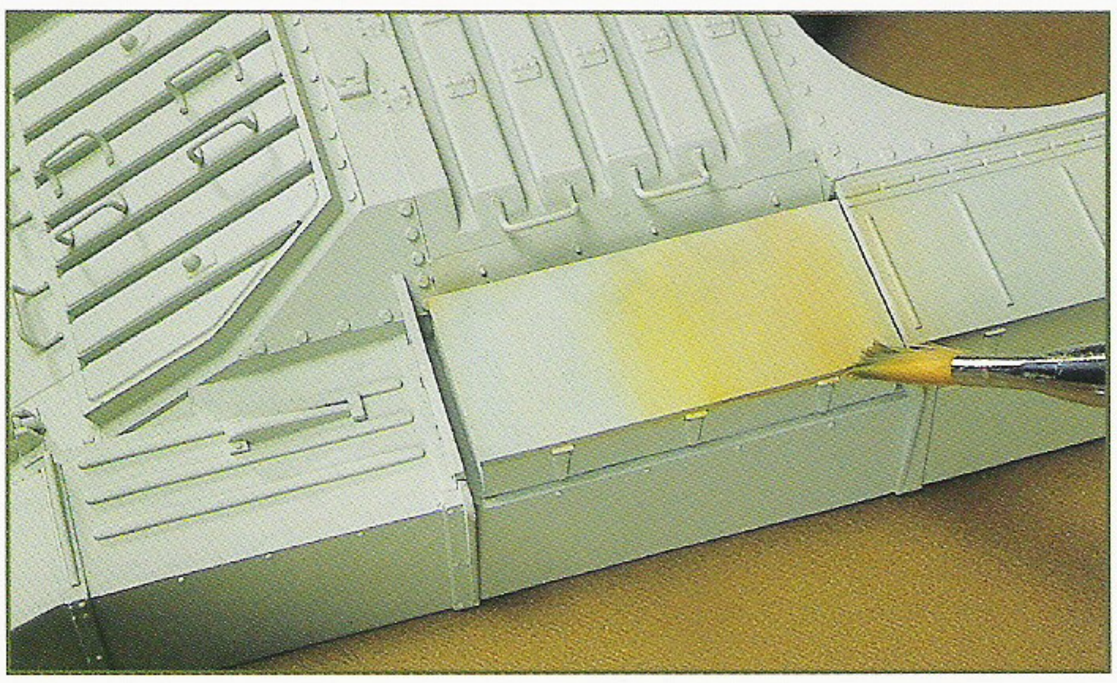
Para trabajar sobre las áreas adyacentes, limpiamos los pinceles y seguimos de nuevo los pasos anteriores. Si no nos agrada el aspecto de cualquier zona, repetimos esta operación hasta quedar satisfechos, y en caso de habernos excedido con la cantidad de óleos, limpiamos el pincel plano y humedeciéndolo en disolvente retiramos el exceso de pintura de la superficie de la maqueta.

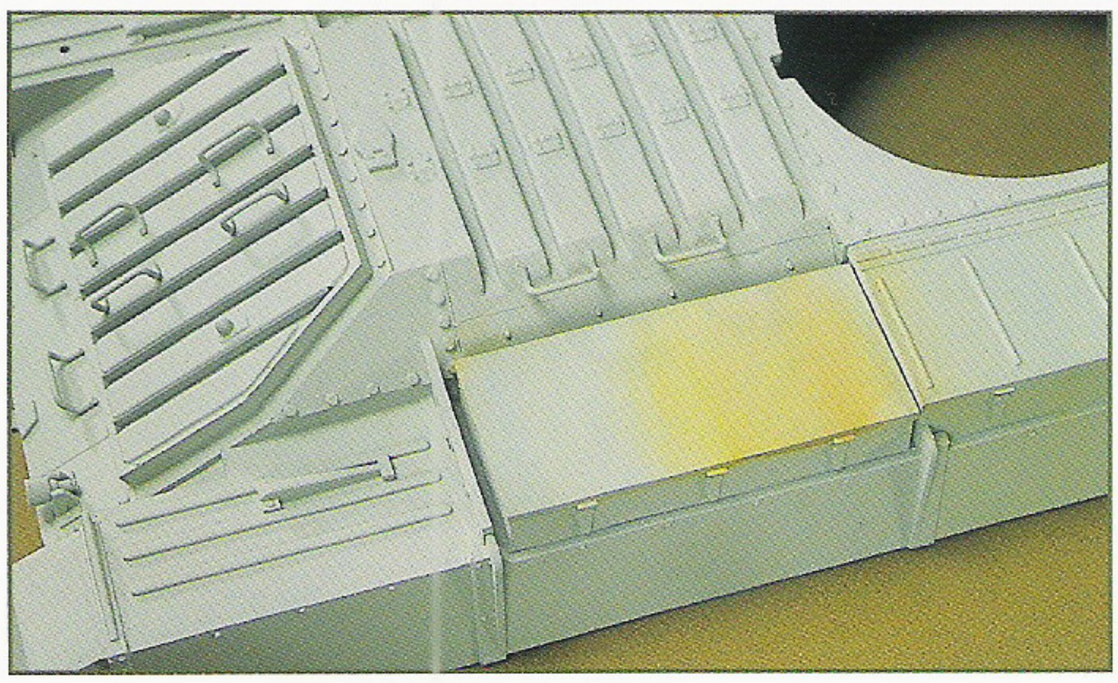
Algunos colores, como el ocre, dejan una mancha más fuerte. Si hubiese una saturación de color, limpiaremos el pincel y retiraremos el exceso de pigmento dando varias pasadas.



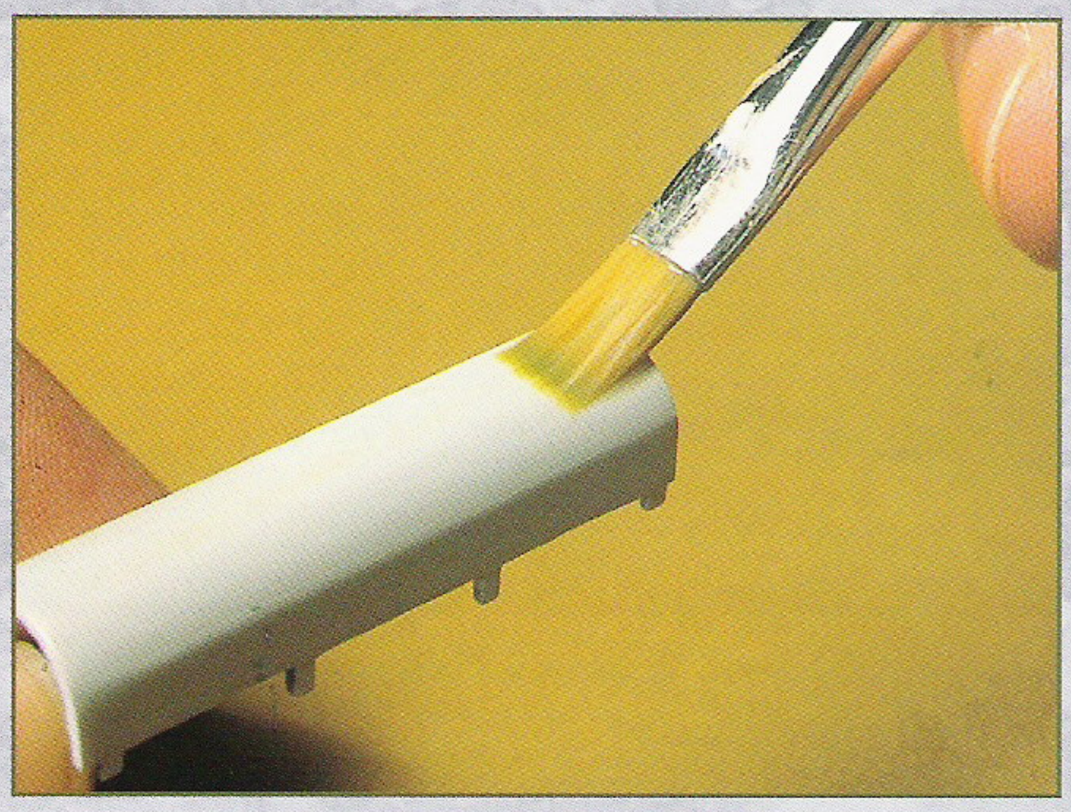
Tras concluir el trabajo queda una superficie multicromática en la que se pueden apreciar distintos matices.

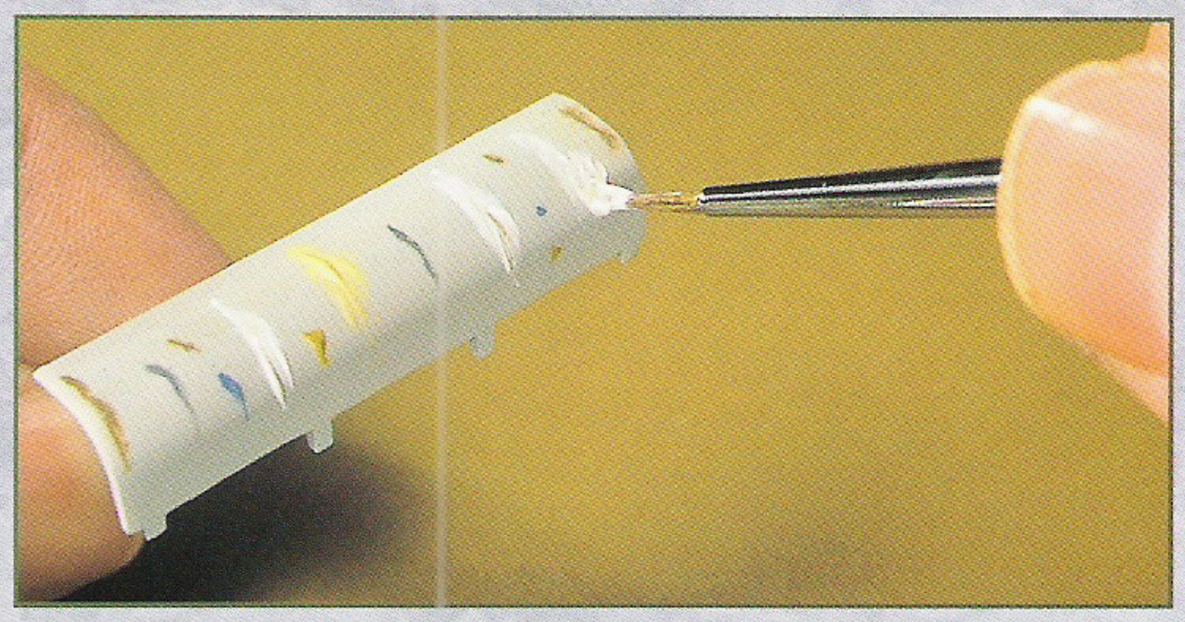
Finalmente, fundimos el color siena, siempre dando pasadas con el pincel en el mismo sentido.





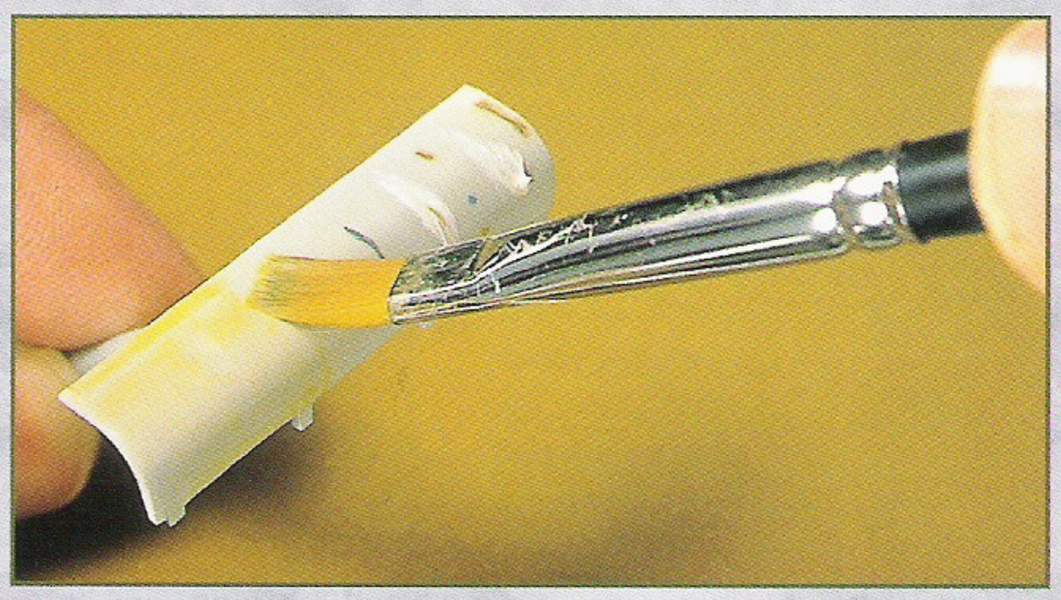
Tras limpiar los pinceles vamos a repetir la operación en otra superficie, en este caso el protector del tubo de escape.

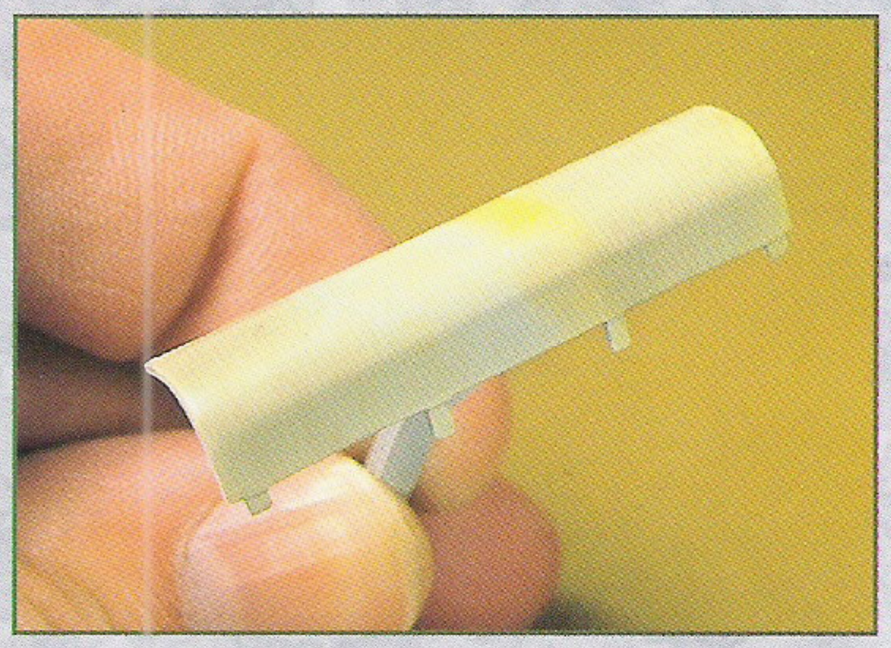




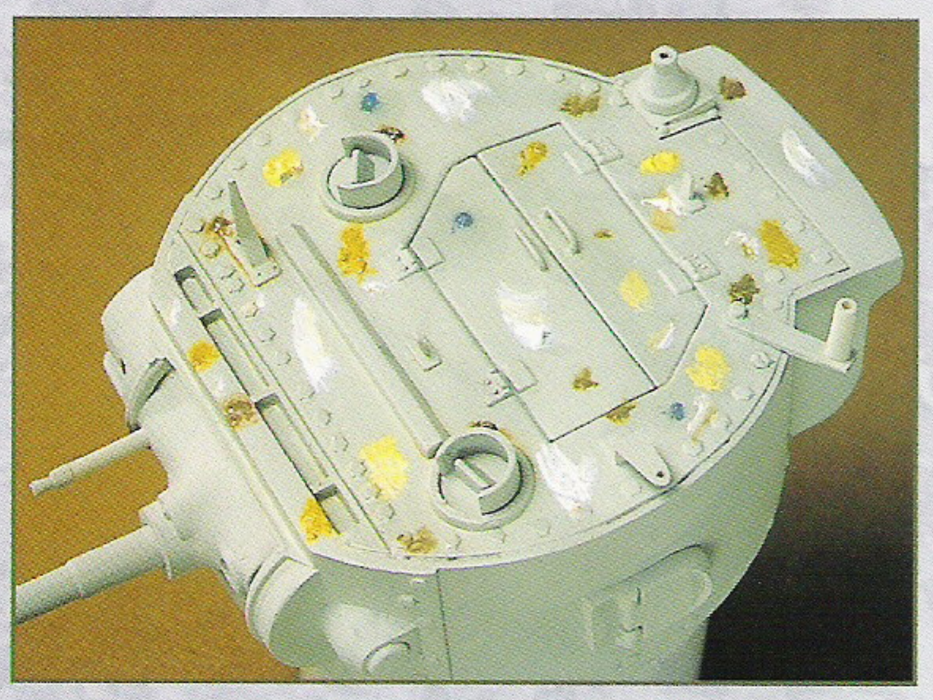
Distribuimos las porciones de óleo de manera aleatoria empleando un pincel del número uno.

Comenzamos a fundir los colores dando repetidas pasadas con un pincel plano del número seis, siempre en el mismo sentido.



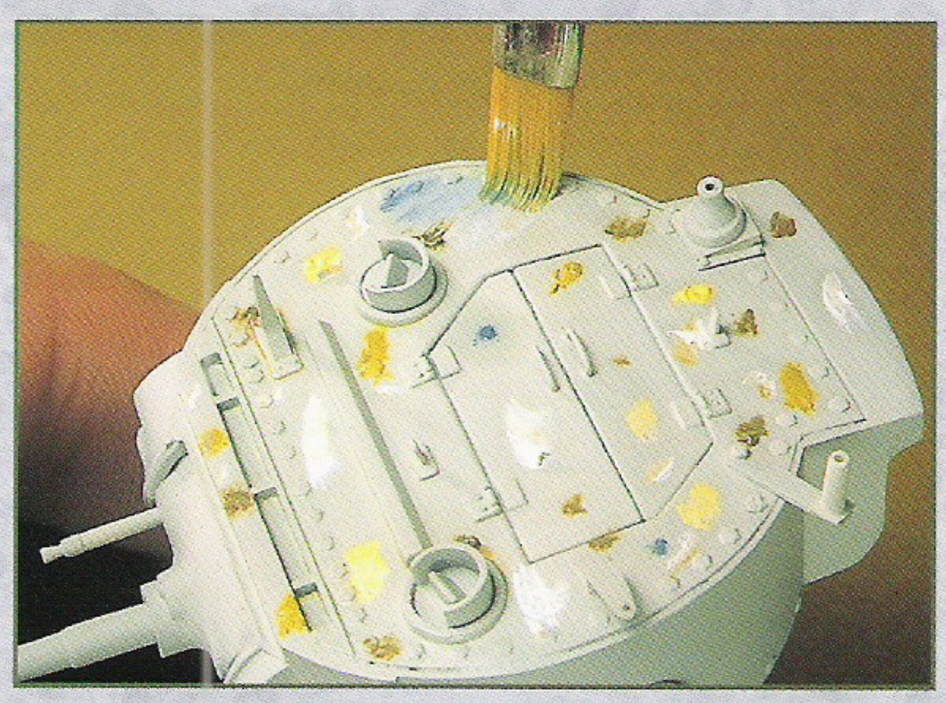


Pieza acabada, si no nos agradase su aspecto añadiremos nuevas porciones de óleo y los fundiremos de nuevo.

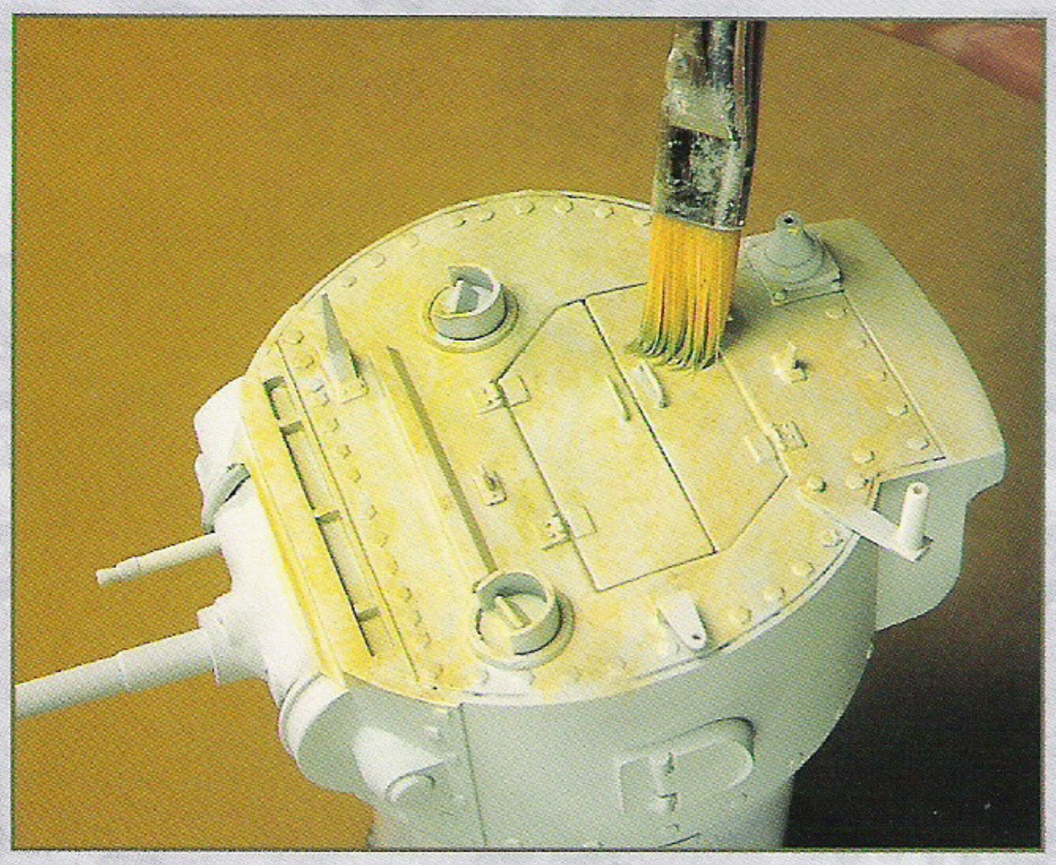


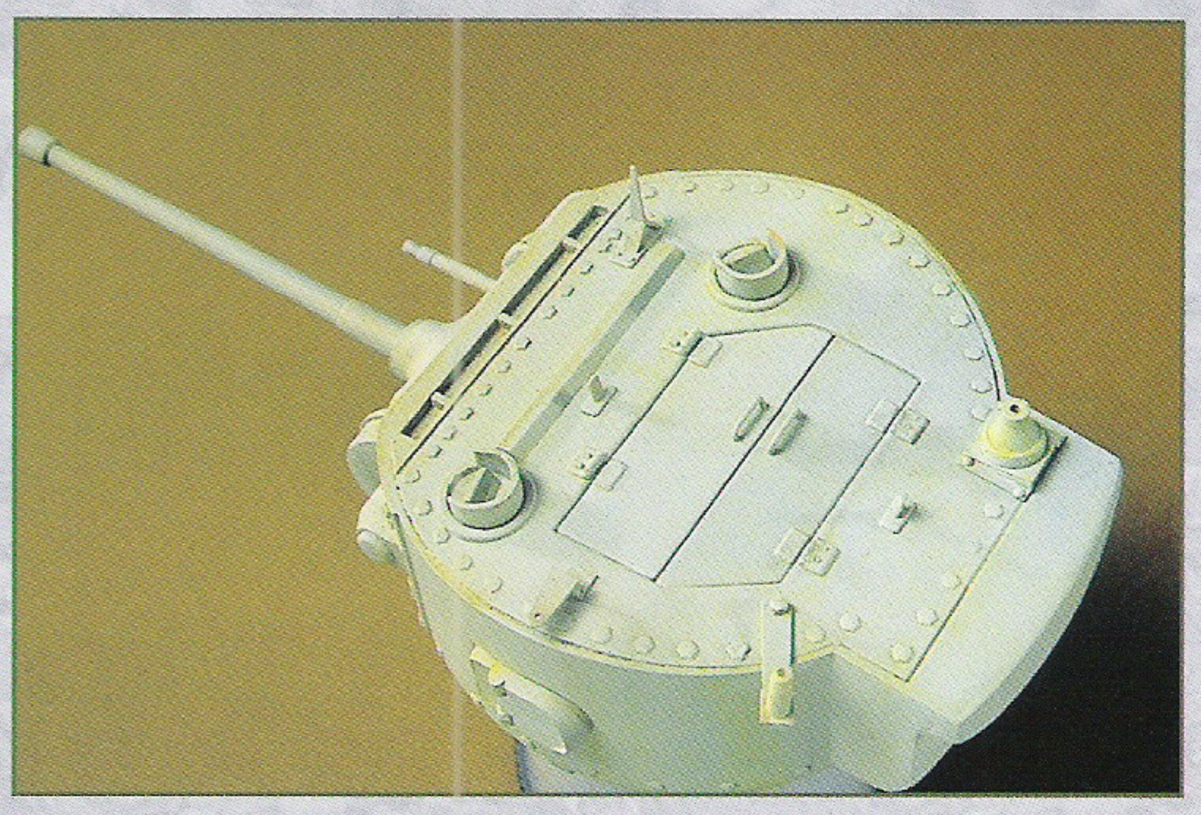
Tras humedecer el techo de la torre, depositamos por toda la superficie las porciones de óleos.

Al tratarse de una superficie horizontal, difuminaremos los colores picoteando con la punta del pincel.

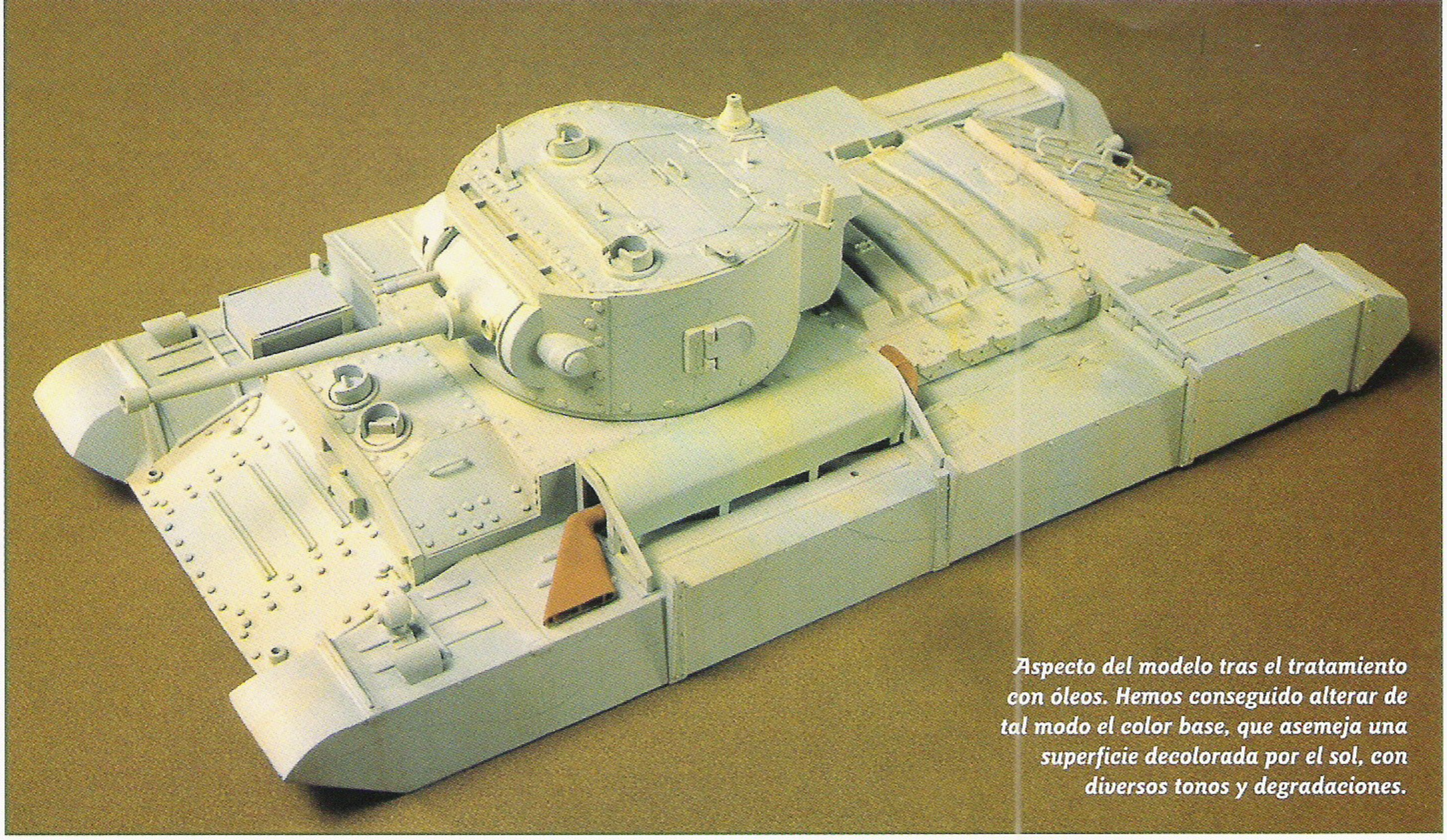


La gama de colores deriva hacia un tono general ligeramente amarillento.

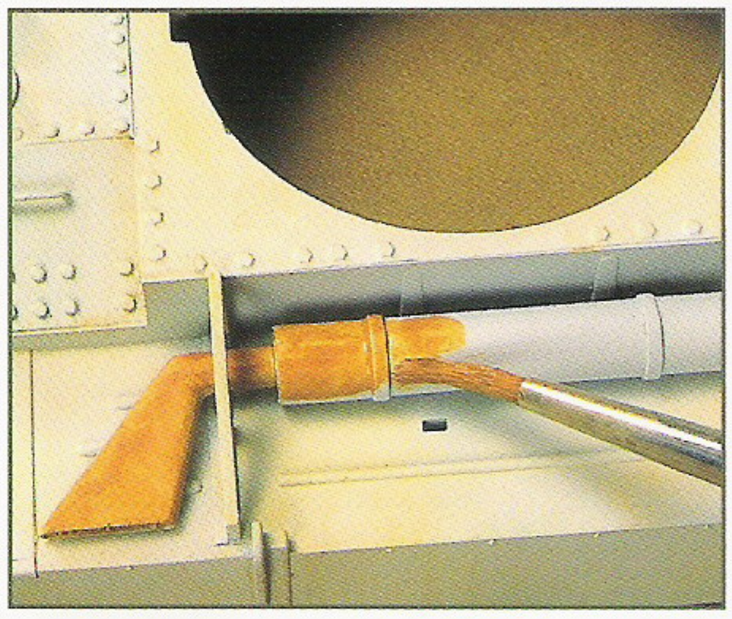




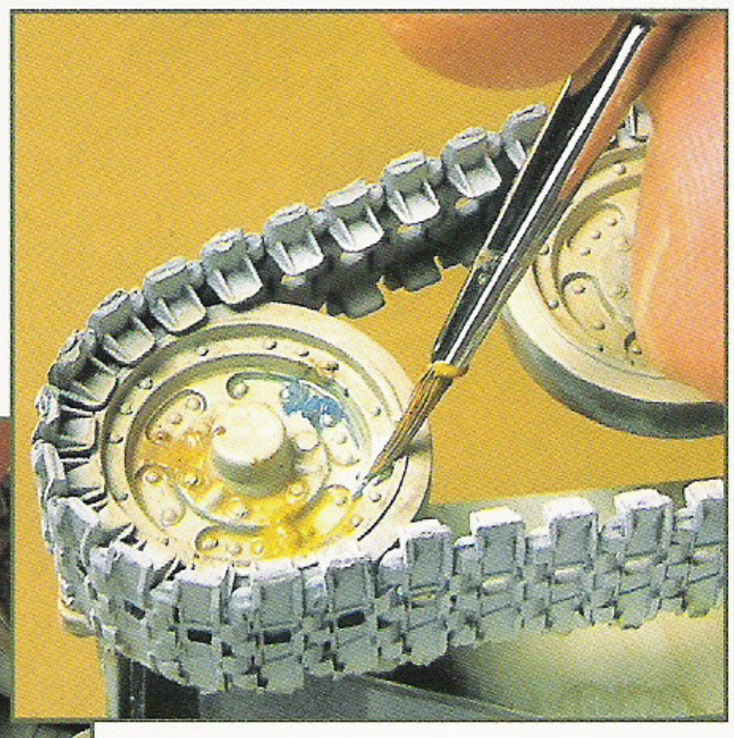
Tras eliminar el exceso de pigmento con un pincel limpio humedecido en disolvente, este es el aspecto que ofrece la superficie sometida a tratamiento.

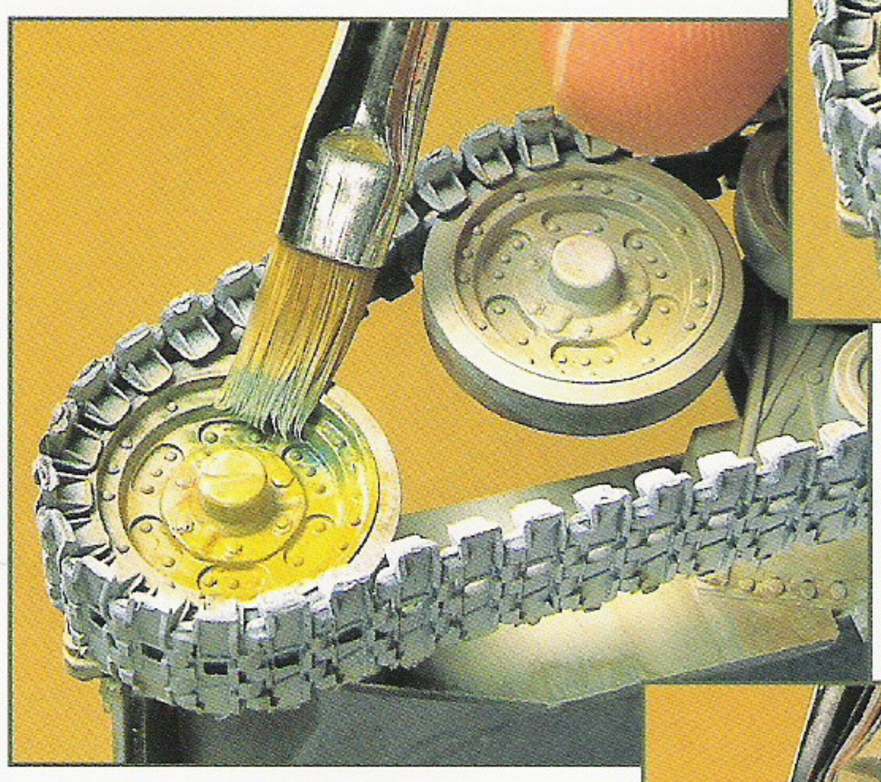


Aspecto del modelo tras el tratamiento con óleos. Hemos conseguido alterar de tal modo el color base, que asemeja una superficie decolorada por el sol, con diversos tonos y degradaciones.

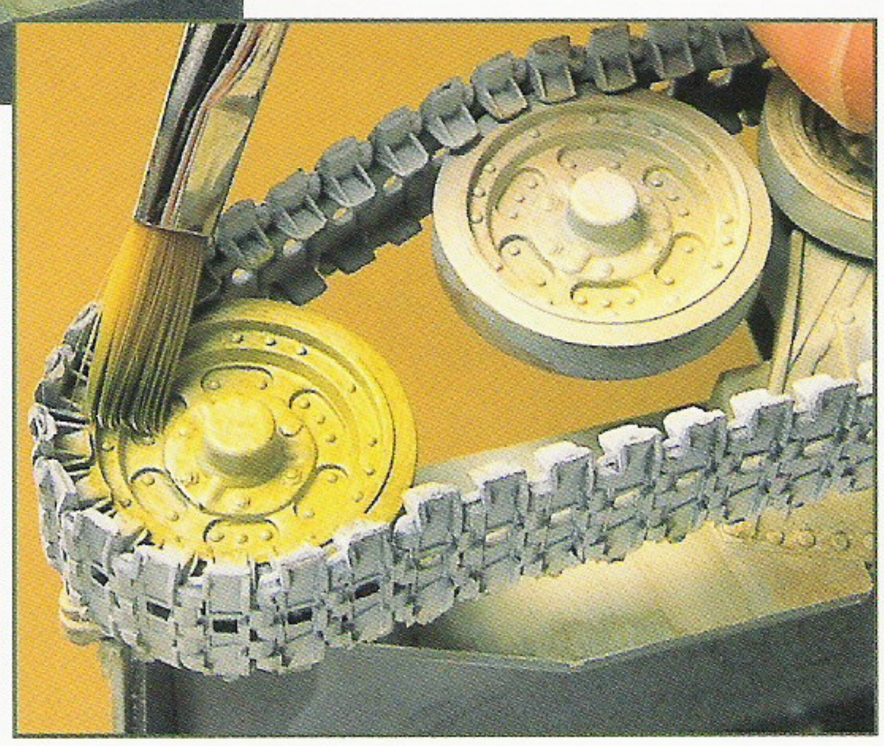


Mientras secan los óleos pintamos el tubo de escape en un tono de óxido muy claro, obtenido con una mezcla de marrón dorado y marrón rojo.





En el tren de rodaje aplicaremos también el mismo sistema.



Al ser una superficie pequeña la rueda rápidamente quedará saturada de color, aunque esto es lo que buscamos.

Procuraremos contrastar fuertemente los tonos de unas ruedas con respecto a las otras, pues como más adelante veremos, tras aplicar las técnicas de lavados y pincel seco el tono base prácticamente desaparecerá.

COLORES UTILIZADOS

Acrílicos «Model Color» de Vallejo:
Marrón chocolate 872
Marrón beige 875
Marrón dorado 877
Gris oliva 888
Rojo carmín 908
Marrón amarillo 912
Amarillo mate 953
Verde oliva claro 967
Verde oliva oscuro 968
Verde camuflaje 979
Verde negro 980
Marrón rojo 982
Marrón rojizo 985

Acrílicos de Tamiya:
Humo X19

Colores al óleo:
Blanco titanio
Amarillo de Nápoles
Ocre amarillo
Tierra siena tostada
Tierra sombra tostada
Azul celeste
Negro humo

Esmaltes de Tamiya:
Blanco XF2
Canela XF55
Gris metálico XF56

Esmaltes de Humbrol:
Azul mate 25
Crema mate 103

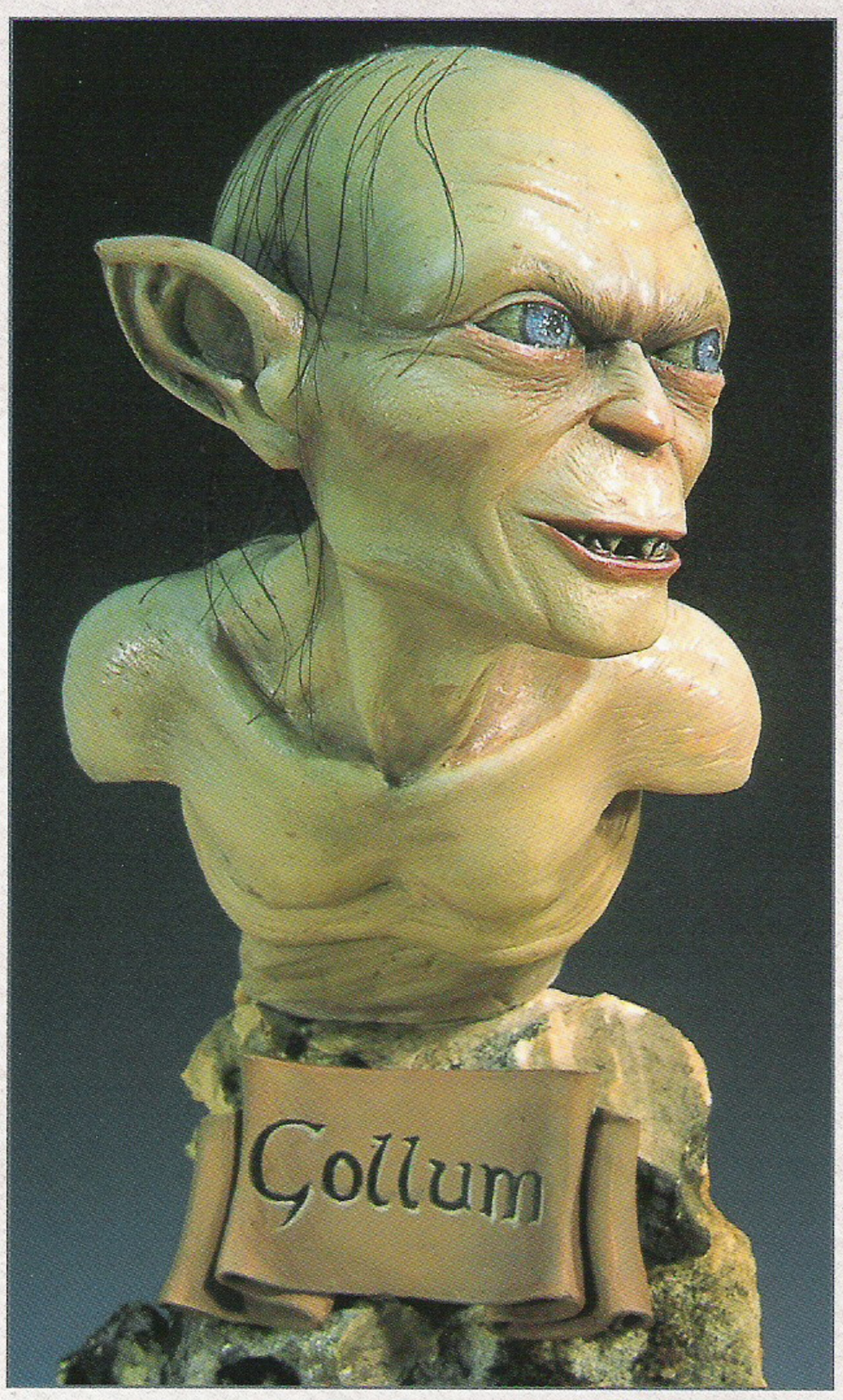
Esmaltes de Revell:
Blanco mate 5
Negro mate 8

Barnices:
«Klarlack» 110605000 de Marabú

II Torneo "León Rampante"

Fantasía y Ciencia-Ficción

Durante el fin de semana comprendido entre los días 10 y 11 de mayo de 2003, tuvo lugar en la localidad madrileña de Alpedrete la segunda edición de este importante certámen miniaturístico.



Categoría 7, medalla de oro:
Gollum,
de Joaquín Palacios Domínguez.

por Luis Gómez Platón fotos de Rodrigo Hernández Cabos

Y aunque el principal atractivo del mismo lo constituyen las figuras históricas, lo cierto es que en la pasada edición el apartado dedicado a figuras de Fantasía y Ciencia-Ficción contó con un altísimo nivel y una calidad media realmente excelente.

Prueba fehaciente de lo dicho serían los trabajos presentados por el asturiano Marco Navas –uno de los más reputados expertos en la materia–, que una vez más consiguió dejarnos alucinados con sus fantásticas creaciones, así como otros magníficos trabajos tanto de pintura como de modelado aportados por gente como Pedro Abreu, Blas Cueva, Andrés Pinilla o las simpáticas piezas de Lourdes López de Cozar.

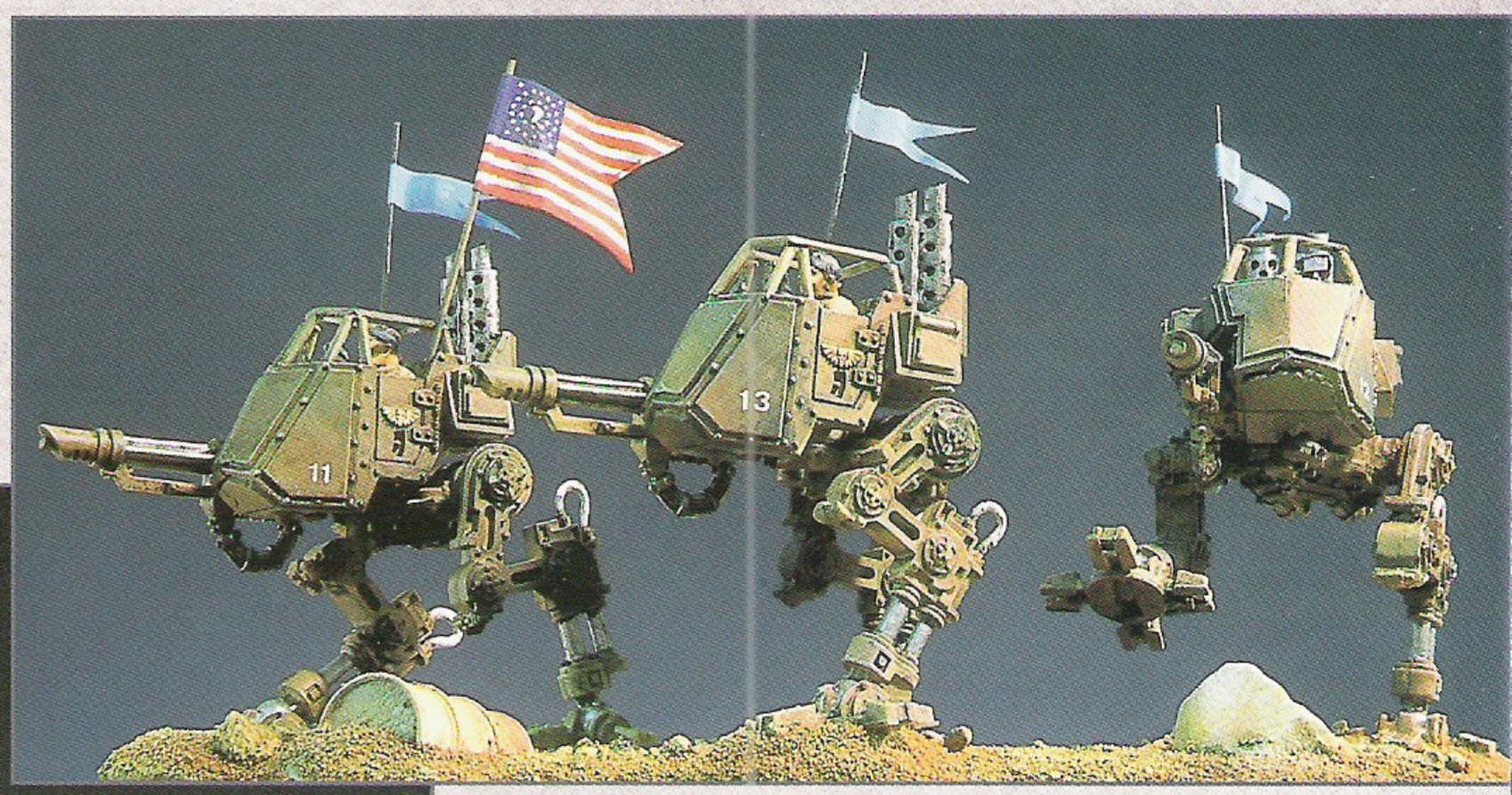
Con todo, la mejor obra de Fantasía del concurso resultó ser un impresionante busto de *Gollum* modelado y pintado por el jóven «maestro» Joaquín Palacios, que curiosamente no participaba dentro de esta categoría, obteniendo una medalla de oro en la de Bustos Originales.

Categoría 12, medalla de oro:
Alrededor de la Medianoche, ***de Marco Navas.***

Categoría 12, medalla de plata:
Eldar Ranger,
de José Luis Díez Amago.

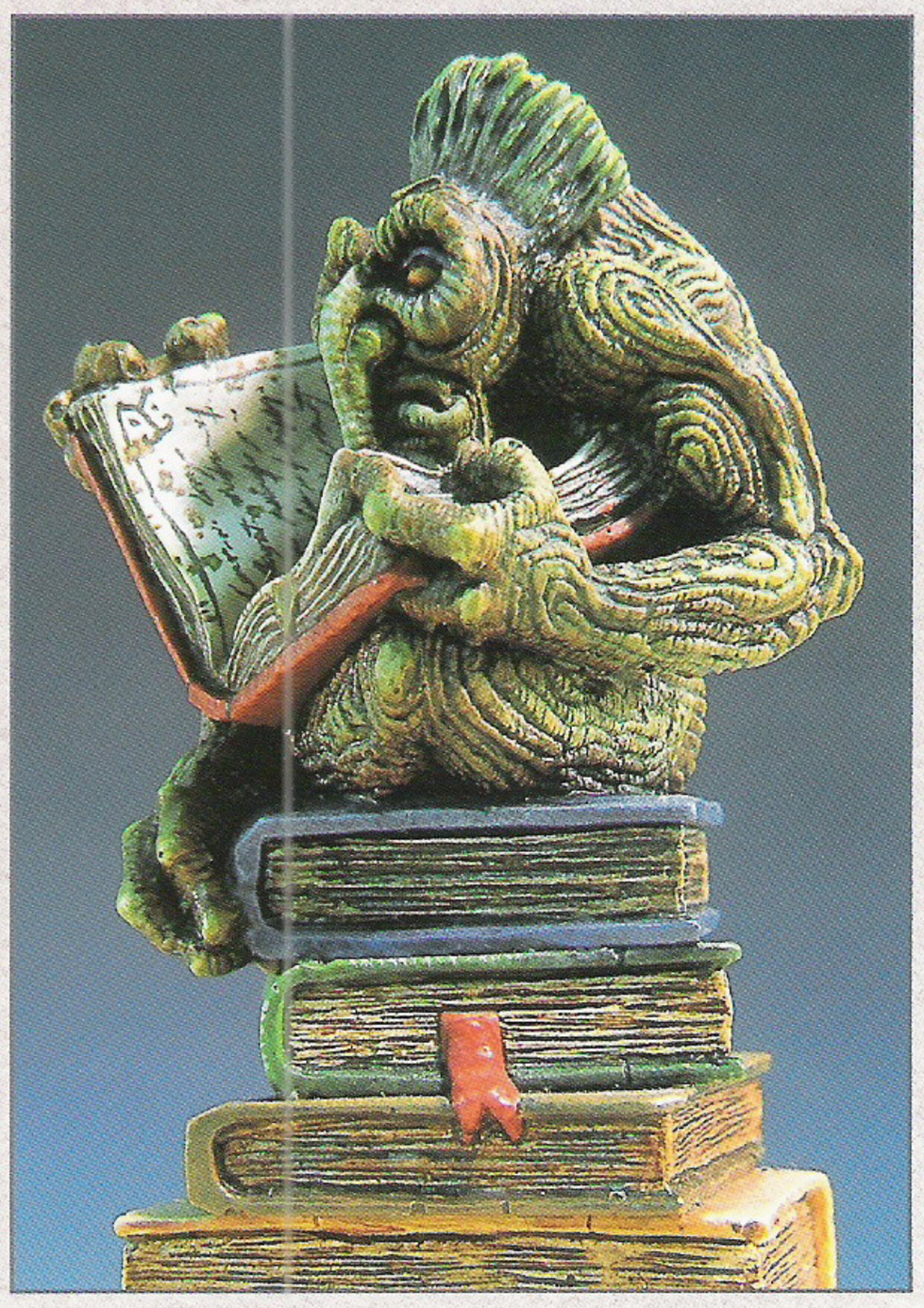
Categoría 12, medalla de bronce:
Rey de Tara,
de Lourdes López de Cozar.

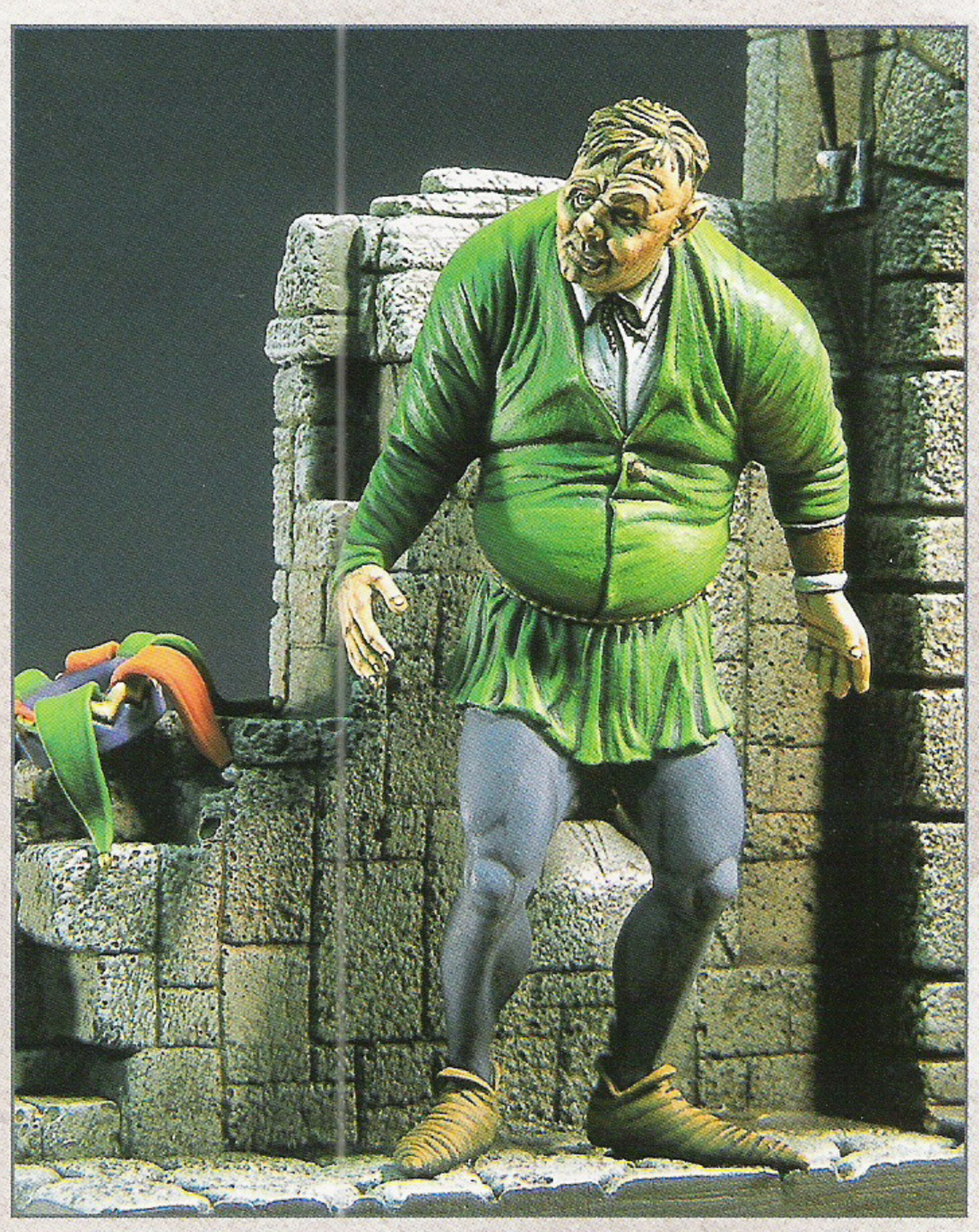
Categoría 14, medalla de plata:
«9ª Guerra del Golfo»,
de Adolfo Ramos y Mª J. Fernández.



Categoría 12, medalla de oro:
Caramon, ***de Blas Cueva Herrera.***

Categoría 12, medalla de plata:
Duende de Biblioteca, ***de F. Santamaría.***





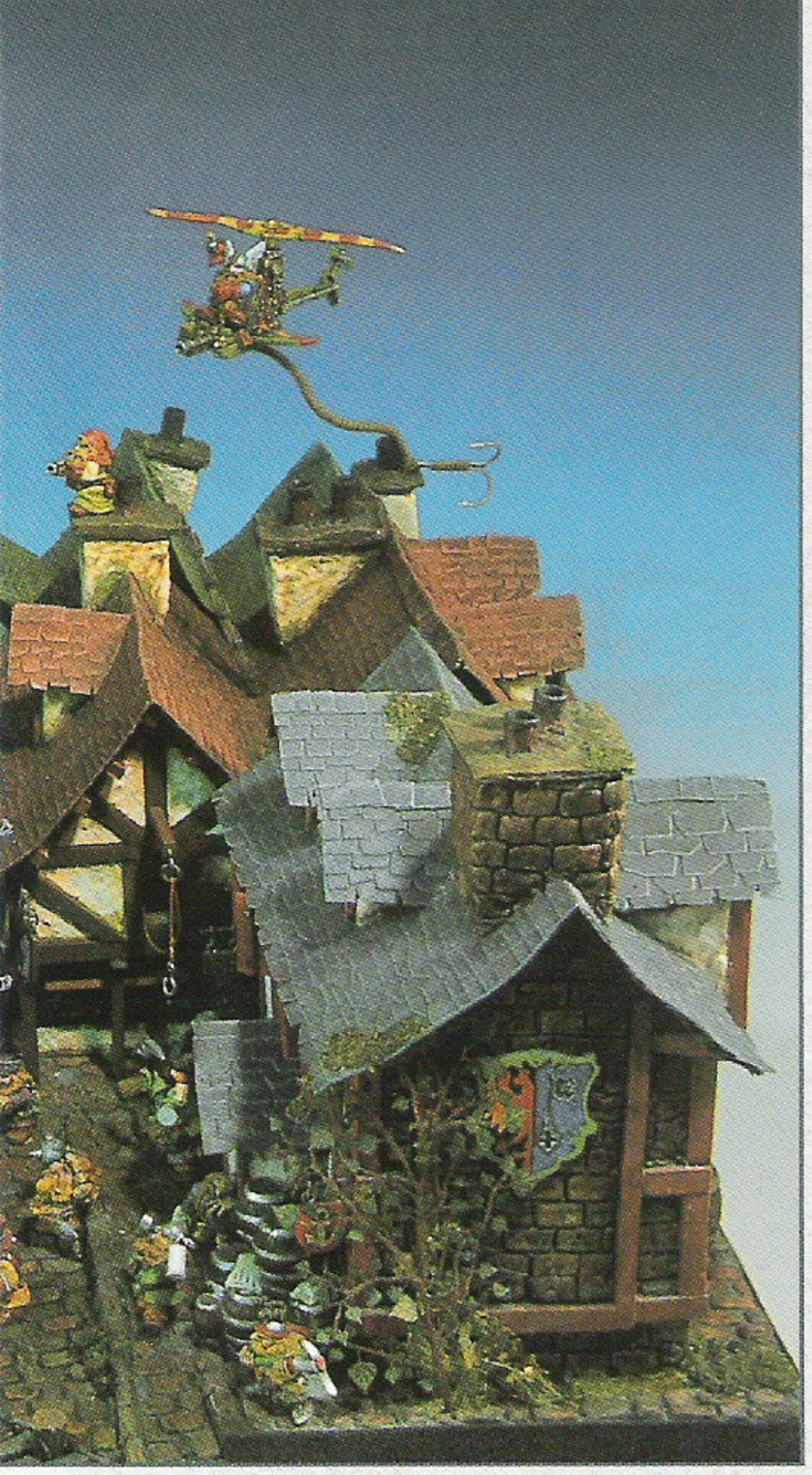
Categoría 15, medalla de oro:
El Jorobado de Notre Dame, ***de Marco Navas.***

Categoría 13, medalla de oro:
Ogro Dragón,
de Francisco Carrasco Pérez.

Categoría 13, medalla de oro:
General Elfo,
de José Manuel Palomares.

Categoría 14, medalla de oro:
Castillo y Casas de Enanos,
de Francisco Rebollo Merchán.

Categoría 13, medalla de oro:
Anubis, **de Miguel Álvarez Caro.**



Categoría 7, medalla de plata:
Pumpkinhead,
de J. Fernández Calleja

Categoría 12, medalla de oro:
Diosa de Fuego,
de Andrés Pinilla de Blas.

RESULTADOS (MASTER)

CATEGORIA 12: FIGURAS +45mm

Medallas de oro:

Blas Cueva Herrera: Caramon.
Marco Navas: Alrededor de la Medianoche.
Lourdes López de Cozar: Vikingo.
Andrés Pinilla de Blas: Diosa de Fuego.

Medallas de plata:

Marco Navas: El Duende Verde.
José L. Díez Amago: Eldar Ranger.
F. Santamaría: Duende de Biblioteca.
Yves Mercier: Buste Copup.

Medallas de bronce:

Lourdes López de Cozar: El Rey de Tara.
E. Correa Martín: Ladrón de Anubis.
J. Fernández Calleja: Veneno.
Yves Mercier: Buste Star Treck.

CATEGORIA 13: FIGURAS -45mm

Medallas de oro:

Francisco Carrasco Pérez: Ogro Dragón.
Miguel Álvarez Caro: Ara de las Almas.
José M. Palomares: General Elfo.
Miguel Álvarez Caro: Anubis.

Medallas de plata:

J. Boyero Montero: Abaddón el Saqueador.
Miguel Álvarez Caro: Sargento Exterminador.
E. Prieto Fernández de Toro: Aragorn.
Miguel Álvarez Caro: Vampira.

Medallas de bronce:

D. Rivas Castel: Resurrección.
J. Boyero Montero: Hechicero Imperial.
Lourdes López de Cozar: Serpiente Alada.
José L. Díez Amago: Archaon.

CATEGORIA 14: VIÑETAS Y DIORAMAS

Medallas de oro:

Pedro Abreu Armas: Minotauro.
Francisco Rebollo: Castillo y Casas de Enanos.
Herminio Cazurro: Nosferatu, la noche del Vampiro.
Francisco Rebollo: Smaug el Dorado.

Medallas de plata:

A. Ramos y Mª J. Fernández: 9ª Guerra del Golfo.
José M. Gómez: El Tesoro de los Duendes.

CATEGORIA 15: FIGURAS, VIÑETAS Y DIORAMAS DE CINE

Medallas de oro:

Marco Navas: El Jorobado de Notre Dame.
J. M. Fernández: Conan.

Medallas de plata:

Jordi Gros: Nosferatu.

Medallas de bronce:

Herminio Cazurro: *El Zorro.*

1

2

3

4

1.- Categoría 13, medalla de oro:
Ara de las Almas, ***de Miguel Alvarez Caro.***

2.- Categoría 12, medalla de plata:
Buste de Copup, ***de Yves Mercier.***

3.- Categoría 13, medalla de plata:
Abaddón, El Saqueador,
de J. Boyero Montero.

4.- Categoría 14, medalla de oro:
Smaug, El Dorado,
de Francisco Rebollo Merchán.

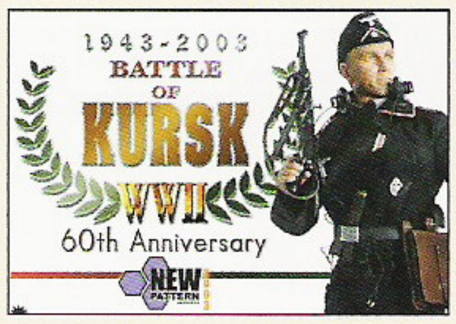
Casa Galán, s. a.

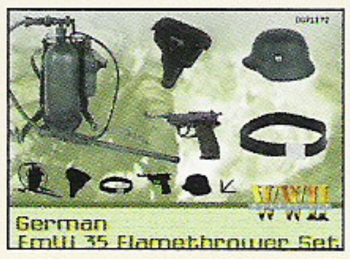
AEHM — Asociación Española de Fabricantes e Importadores de Artículos de Hobby y Modelismo.

CASA GALAN selecciona para usted las mejores y más prestigiosas marcas:

• A CALL TO ARMS • ACCURATE • AIRWAVES • AOSHIMA • ARII • ATLANTIC • BREYER • BRUMM • CASTAGNA • • CONCORD • COREL • DRAGON • EMHAR • ENCHANTICA • FALCON • FUMAN-FROG • GASO.LINE • GUNZE SANGYO • • HÄT • HINCHLIFFE • HOBBY GALAN • HUMA • IMEX • ITALERI • KIRIN • MAMOD • NICHIMO • PROTAR • ROSSO • • RPM • SHANGHAI-DRAGON • STAND WELL • TARMAC • TAURO • TESTORS • TM • TOKO • TOP MODEL • ZVEZDA •

DRAGON ACTION FIGURES

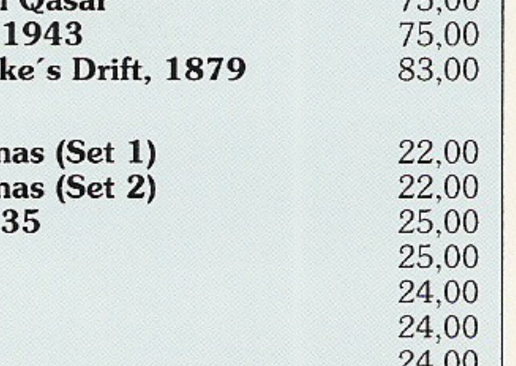




NOVEDADES EN FIGURAS 1/6:		**euros**
70207	**DIMITRI: Naval Soviet Inf., Sebastopol 1942**	75,00
70214	**HUNT & PECK: US Army Gun Team, Guam 1944**	115,00
70245	**DOC PETERSON: Médico US Army, 1945**	89,60
70229	**LOTHAR: 1-SS. Pz.Gren., Ardenas 1944**	75,00
70235	**BARNEY: USMC Bunker Buster, Iwo Jima, 1945**	75,00
70246	**POLLACK & JACKSON: M2 Gun Team Baghdad**	141,00
70264	**CODY: Special Operations, Irak**	75,00
70265	**FERNANDO: M240 Gunner, Baghdad**	75,00
70268	**AARON: Desert Rats, Umm Qasar**	75,00
70274	**MARIUS: 7.Pz.Div., Kursk 1943**	75,00
74001	**SGTO. JONES: British Rorke´s Drift, 1879**	83,00
NOVEDADES EN ACCESORIOS 1/6:		
71078	**Armas Automáticas Alemanas (Set 1)**	22,00
71079	**Armas Automáticas Alemanas (Set 2)**	22,00
71172	**Lanzallamas Alemán FMW 35**	25,00
71173	**Lanzallamas USA M2-2**	25,00
71176	**Uniforme Wehrmacht M36**	24,00
71177	**Uniforme Wehrmacht M40**	24,00
71180	**Uniforme Wehrmacht M43**	24,00
71181	**Uniforme Wehrmacht M44**	24,00

NOVEDADES EN FIGURAS 1/72:		**euros**
0002	**Jefes Staff Rusos y Prusianos**	11,45
0009	**Dragones Franceses a pié y Granaderos Polacos**	11,45
8050	**Caballería Pesada Persa**	8,65
8054	**Caballería Aliada Italiana**	8,65
8055	**Caballería Española**	8,65
8077	**Caballería Ligera Persa**	8,65

HÄT



DRAGON Carros 1/144 metal

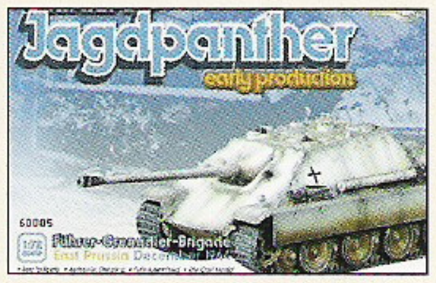
20015 **JAGDTIGER**
PVP recom.: 7,00 euros

DRAGON Carros 1/72 metal

60001
Tiger I Michael Wittmann
PVP recom.: 15,40 euros

60002
Tiger I, Summer 1943
PVP recom.: 15,40 euros

60005
Jagdpanther F.Gren.
PVP recom.: 15,40 euros



60006 **Jagdpanther (early)**
PVP recom.: 15,40 euros

Novedad PANDA

48004 **F-35K R. Navy, 1/48**
PVP recom.: 20,70 euros

CASA GALAN: **Passatge dels Garrofers 12, 08041 BARCELONA, Tel. Oficina 932 000 136 – Almacén 934 555 442 – Fax 932 021 568**

INTERNET: http://www.hobbygalan.com **E-mail: hobbygalan@hobbygalan.com**

maqueta de Luis Amarillas Serrano fotos de Elena de las Heras textos de Guillermo Coll Llopis

accurate miniatures 1/24

A falta de un espacio mejor, y en un intento de recuperar el espíritu aventurero de las antiguas carreras, en muchos lugares de los Estados Unidos se habilitaron tramos de carretera que servían de escenario a la competición. Este es el origen de algunos circuitos USA.

Estos trazados estaban generalmente reservados a coches con motores de dos litros, abundando los Porsche, Morgan y MG de pilotos aficionados, y donde muy pronto también harían su aparición profesionales del volante como Carroll Shelby y Briggs Cunningham con sus Ferrari 500 Mondial y Maserati 300S. Las «natural road» más famosas eran la de Brynfan Tyddyn, en Pennsylvania, y la de Watkins Glen, en el estado de Nueva York. La primera era muy apreciada por la dificultad del recorrido y la belleza de los parajes naturales que atravesaba. El trazado de la segunda implicaba pasar por el centro de Watkins, hasta que cierto día un coche provocó la muerte de un espectador. Las fuerzas vivas de la ciudad, celosas de la seguridad de sus conciudadanos y apasionadas a un tiempo por el rugido de los motores y la velocidad, decidieron evitar más desgracias y construyeron en 1956 el famoso circuito permanente del mismo nombre.

Lanzarse por una carretera no preparada a toda velocidad resultaba emocionante y peligroso a la vez. Abundaban los tramos flanqueados por árboles que se erguían amenazadoramente a escasos centímetros de las cunetas, y nadie podía asegurar que un animal de alguna granja cercana no fuera a irrumpir inopinadamente en el asfalto. Ningún piloto sabía a ciencia cierta qué era lo que le podía aguardar al «negociar» una curva y las medidas de seguridad eran insuficientes. Por todo esto, a alguien se le ocurrió la idea de organizar carreras de coches en un aerodrómo. Al fin y al cabo ¿Qué mejor superficie para competir que el kilométrico y liso entramado de pistas por las que transitan los aviones, delimitándose un trazado concreto con pivotes o

balas de paja?. Y si de algo andaban sobrados los Estados Unidos era de pequeños aeropuertos locales y bases abandonadas por las fuerzas aéreas, que sirvieron de escenario a carreras como las de Cumberland y Eagle Mountain en 1956.

De las simples carreteras se pasó a los aeródromos, pero el incremento de potencia de los coches y la espectacularidad creciente de estos eventos crearon la necesidad de habilitar circuitos más o menos permanentes. Las carreras se habían convertido en un espectáculo multitudinario y era necesario garantizar en lo posible tanto la seguridad del público como la de los pilotos. Este es el origen de la mayoría de los circuitos estadounidenses, aunque al principio estuvieran mal asfaltados y flanqueados por terraplenes. Unos consistían en un simple trazado oval o rectangular y otros eran de tipo mixto en los que, según las necesidades de cada prueba, se podía utilizar solamente el perímetro exterior o correr sobre un trazado más sinuoso inscrito dentro del mismo, como en algunos circuitos actuales.

A lo largo de los años cincuenta y sesenta muchos de ellos desaparecieron, pero los que quedaban iban modernizándose y adquiriendo la categoría de «permanentes». En aquellos descampados en los que se apiñaban los espectadores se habilitaron tribunas y aparcamientos; las curvas se peraltaron, y de simples cobertizos se pasó a disponer de modernos e higiénicos boxes. Al mismo tiempo, el naciente prestigio de pruebas como Bridgehampton o Elkhart Lake despertó la curiosidad de los grandes equipos europeos, y el calendario de carreras en USA se amplió a países caribeños como Venezuela, Cuba y Puerto Rico. El casco urbano de Caracas y el famoso Malecón de La Habana también serían testigos de las hazañas de campeones del mundo como Juan Manuel Fangio y Phil Hill.

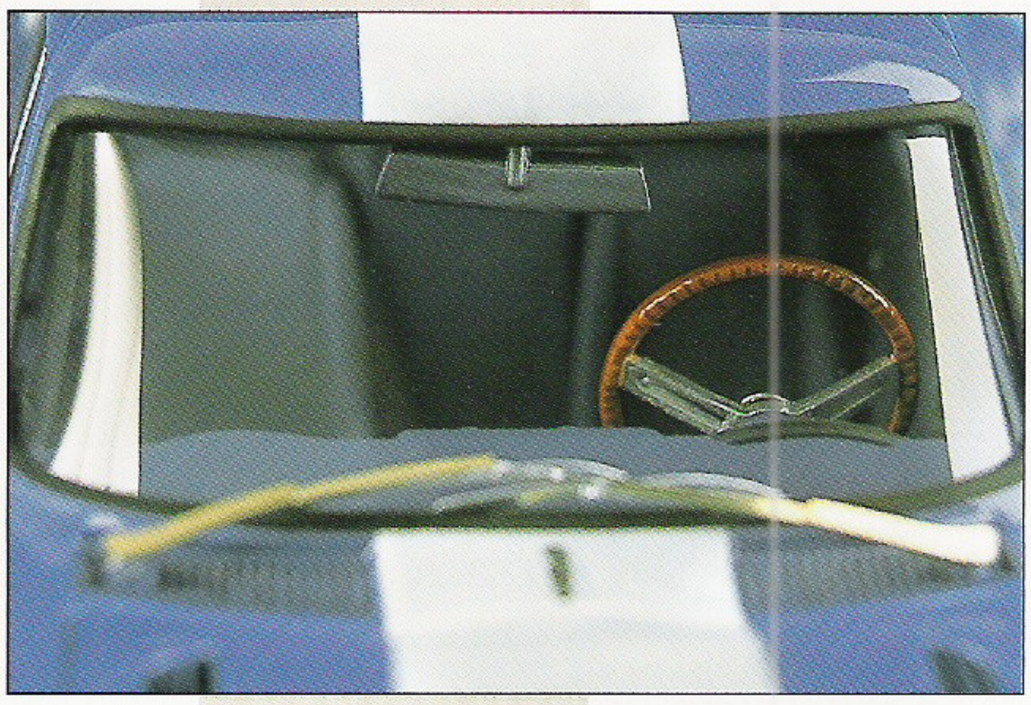
Otra cosa buena de estas carreras es que eran de fórmula muy libre y en ellas tenían cabida diversas pruebas para otras tantas categorías de coches. Aunque sujetos a las normas de la FIA, los reglamentos permitían que, por ejemplo, un Cooper de Fórmula 1 con un motor de 2,7 litros pudiese tomar la salida junto a un Chevrolet Corvette. Asimismo, existían categorías de promoción para pilotos noveles que acudían a ellas con sus Volkswagen «Beetle» y toda suerte de engendros artesanales, pero indudablemente lo fuerte del programa llegaba cuando hacían su aparición en la pista los Jaguar D-Type y Ferrari 500TR en los años cincuenta, y los brutales Cobra Daytona, Ford GT40 y Chaparral 2A en los sesenta.

Una de las competiciones más importantes eran las Nassau Speed Weeks del mes de diciembre, en las Bahamas, donde por un tiempo pilotos, mecánicos y los fanáticos aficionados a los coches que se lo podían permitir ocupaban las plazas hoteleras dejadas poco antes por los turistas ante la llegada del invierno tropical. A lo largo de varios días se disputaban diferentes premios como el Nassau Trophy y la Governor´s Cup. Mucho destacó allí el español Alfonso de Portago, siempre al volante de un Ferrari: en 1955 con un 735S y en 1956 con un 860 Monza.

Pero la carrera más prestigiosa tenía lugar en Sebring; una pequeña ciudad situada en el centro de la península de Florida y en donde

un tal Alec Ulmann organizaba carreras en un aeródromo de los alrededores. En 1951 pasó a convertirse en una prueba de resistencia de doce horas y hasta ahora se ha mantenido así, habiendo alcanzado la misma categoría que tienen Le Mans ó Spa. Con el tiempo los responsables de aquel viejo aeródromo prohibieron el uso de las pistas como circuito y hubo que construir el actual, emplazado en el mismo lugar.

En las 12 Horas de Sebring han tenido lugar sucesos memorables. La edición de 1955 se hizo célebre por el fantástico duelo que mantuvieron el Ferrari 750 Monza de



Observar la limpieza del parabrisas delantero. Lo que hemos hecho ha sido sustituir las piezas transparentes del kit por otras de acetato, utilizando las primeras como patrón para recortar las segundas. Su adaptación a los marcos no ha resultado demasiado difícil.

Phill Hill y Carroll Shelby contra el Jaguar D-Type de Phil Walters y Mike Hawthorn, resolviéndose a favor de estos últimos por una diferencia de sólo 25,4 segundos tras doce horas de frenética conducción. En 1959 la FIA permitió que corrieran allí los F-1, otorgando a la prueba la categoría de G.P. de los Estados Unidos, pero únicamente se inscribieron dieciocho monoplazas y cruzaron la meta siete. Los cuatro Dino 246 del equipo oficial Ferrari fueron derrotados por el Cooper-Climax de Jack Brabham.

En 1964 aparecen en Sebring los primeros prototipos, coincidiendo con la participación de nuestro protagonista, el musculoso y exclusivo Chevrolet Grand Sport, del que solamente se construyeron cinco unidades. Estaba equipado con un motor de 485 caballos, chasis tubular y una carrocería modificada respecto a la del Stingray. El coche nº6 iba pintado en un esquema de colores típicamente USA: azul metalizado y una franja longitudinal blanca que se abría en la parte delantera, cubriendo la mitad superior del morro. Pilotado por A.J. Foyt y John Cannon, alcanzó la vigésimo tercera posición final y segunda dentro de su categoría en una carrera que ganó el Ferrari 275P de Mike Parkes y Umberto Maglioli.

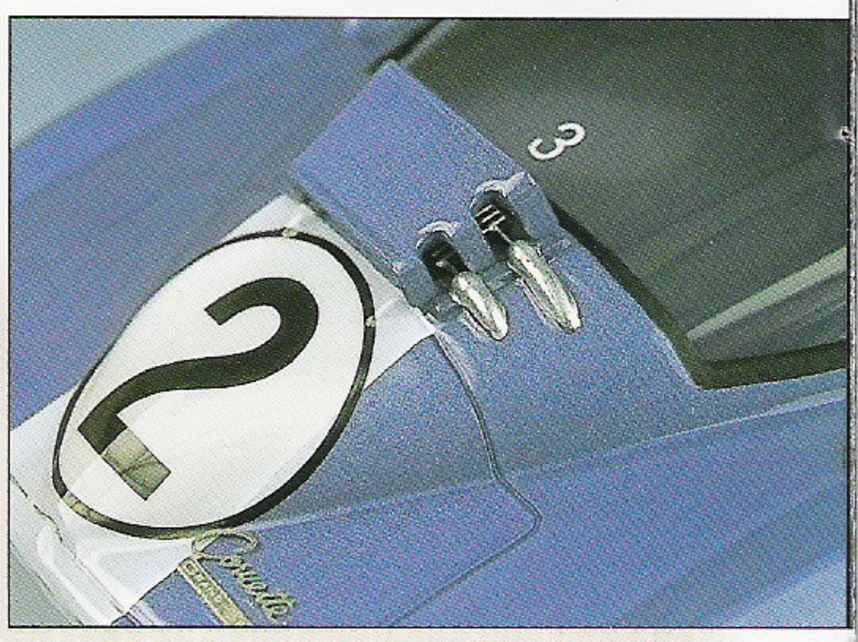
LA MAQUETA

Lo primero que llama la atención de esta maqueta es su diseño. Acostumbrados a los desprendimientos de retina que suelen producir los plásticos coloreados que usa la inmensa mayoría de las marcas, sorprende la uniformidad de su acabado gris mate, rota solamente por una plancha de piezas con baño metálico que, dicho sea de paso, los señores de Accurate podían haberse ahorrado. Este detalle, sin importancia aparente, hace que nos sintamos ante una maqueta "seria", igual que un carro de Dragon o un avión de Hasegawa, y no ante el infantilizado kit al uso con plástico en unos colores que a veces llegan al delirio y que, en el peor de los casos, complican enormemente la pintura de la carrocería y poseen colorantes que estropean las propiedades del material. De esta manera nació el moderno y como cristalino plástico inlijable.

El segundo detalle importante son las instrucciones, verdaderamente modélicas, con guía detallada de colores pieza a pieza y un cuadro de equivalencias entre los más conocidos fabricantes de pinturas para modelismo. Poco deja a las dudas y la improvisación un modelo que además está completado con fotograbados de dos tipos: latón para los deflectores de las tomas de aire y acero para el logo Corvette del capó trasero, así como las hebillas de los atalajes y las pestañas de los faros.

Las piezas transparentes están a la altura, aunque nosotros y a modo de experimento hemos sustituido los parabrisas por lámina de acetato, con lo cual todo modelo gana bastante en realismo y fineza. Por contra, no nos han convencido demasiado los neumáticos por su acabado excesivamente brillante, el cual hemos matizado con lija fina. Los logos de Goodyear vienen grabados en la goma y hay que pintarlos de blanco a pincel.

Las formas de la carrocería son magníficas, con todas las branquias laterales perfecta-

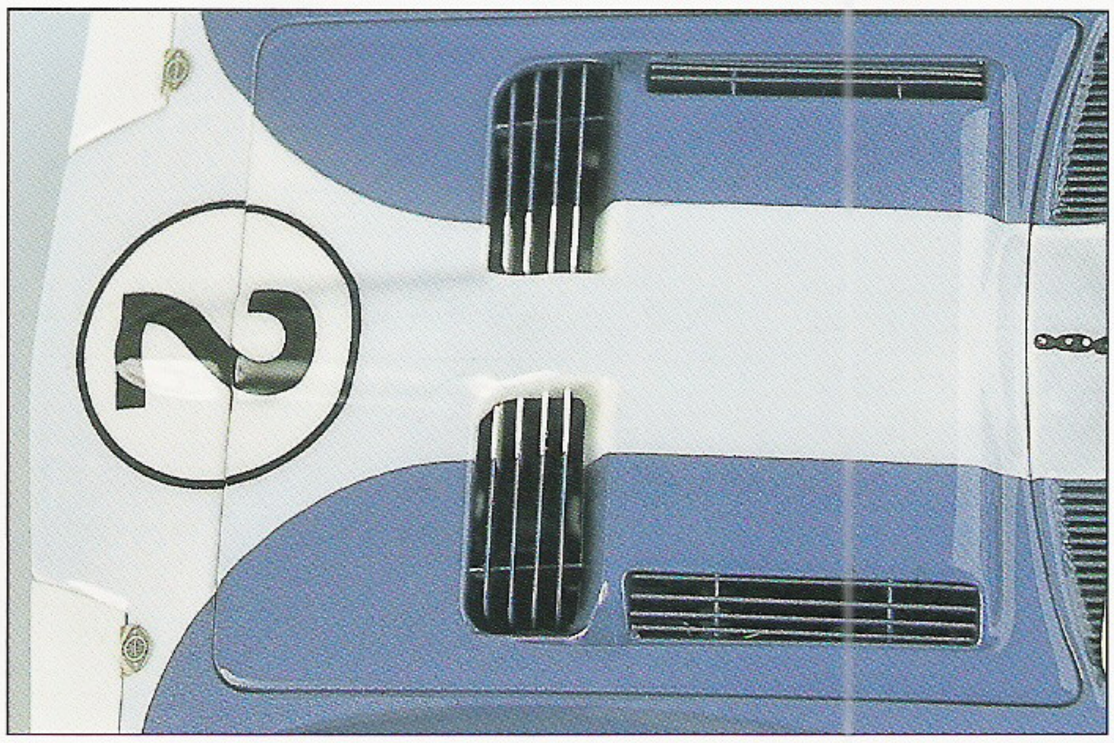


EL AMERICANO TRANQUILO

El caso de Accurate Miniatures supone toda una excepción dentro del mundo de los kits de plástico en general y de los vehículos civiles en particular, ya que no son muchos los fabricantes que puedan presumir de haber alcanzado tanto prestigio con un catálogo tan exiguo. Los aficionados a los modelos de aviones fueron los primeros que supieron cómo se las gasta la más pequeña de las grandes marcas estadounidenses, cuya seña de identidad más remarcable es el absoluto mimo con el que cuida todos los detalles de unos productos diseñados en USA, con plástico inyectado coreano y calcas mexicanas. Y en el caso concreto de las maquetas de coches a escala 1/24, sólo unas pocas han bastado para convencernos.

En 1995 Accurate Miniatures comercializó dos modelos del Corvette Grand Sport –una de las versiones de competición más exclusivas del famoso deportivo de la Chevrolet–, tal y como participaron en las 12 Horas de Sebring de 1964. El primero, con la carrocería azul y número de chasis 003 (coche nº6), es el que aparece en este artículo, mientras que el segundo, con la carrocería blanca y número de chasis 005 (coche nº4) fue el que pilotaron Roger Penske y Jim Hall. Además del color existen entre ellos pequeños detalles que los diferencian, perfectamente reflejados en ambos kits.

Pero la aportación más importante de Accurate son las tres referencias dedicadas al McLaren M8B; todo un homenaje a este fantástico coche en lo que supone la única incursión de calidad que ha conocido el mercado de kits en plástico a 1/24 con respecto a las carreras Can-Am. La oferta comprende el M8B de 1969 pilotado por Bruce McLaren y Denny Hulme (el único de los tres M8B que llegó a las tiendas de modelismo españolas); el M8B de 1971 con calcas para los coches de los «polacos» Oscar Koveleski y Tony Adamowicz, y finalmente el M8B nº11 de Lothar Motschenbacher. Los rumores sobre la continuidad de Accurate Miniatures son inciertos, especialmente en lo que se refiere a su distribución en nuestro país, y por eso todo aquel que se encapriche de alguno de estos coches deberá estar atento...



Una característica muy personal del Grand Soport es la prominencia del capó delantero y sus tomas de ventilación. El kit resuelve perfectamente las tiras deflectoras de dichas tomas, ya que vienen reproducidas en fotograbado.

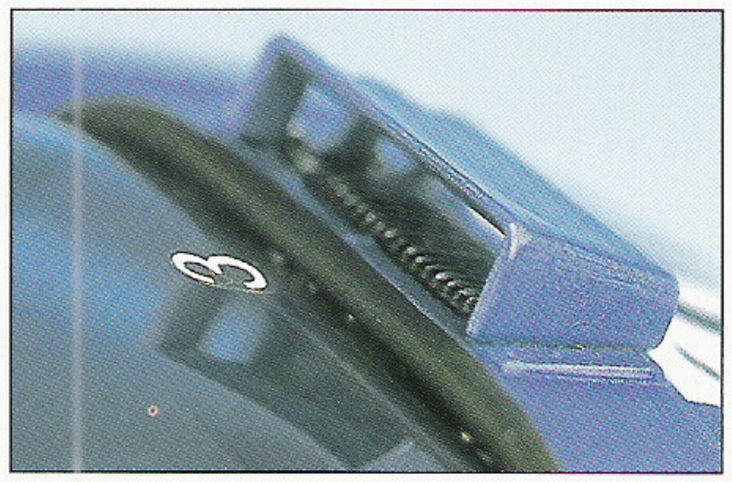
mente ahuecadas; los detalles en relieve como cierres y rejillas tienen el toque justo, lo mismo que las líneas hendidas de demarcación en puertas y capós.

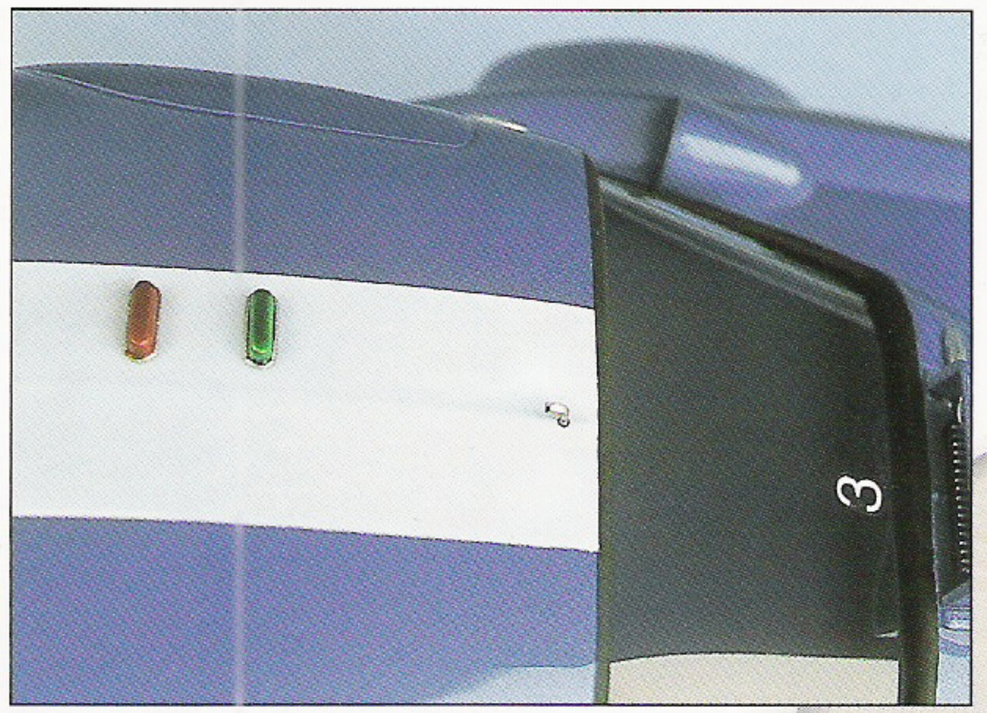
Después de quedarnos tranquilos y satisfechos con el buen nivel de la carrocería pasamos a echar un vistazo al chasis tubular, resuelto igual que el del coche de verdad, pero lo mejor es el grado de detalles del enorme y compacto motor. Respecto a éste, y debido a su excelente calidad, os recomendaríamos que antes de montarlo hagáis pequeños moldes para copiar en resina elementos como los carburadores Weber con sus trompetas de admisión, o del distribuidor y de la batería. No son abundantes las maquetas que traigan estas pequeñas piezas tan bien detalladas, y con algunas modificaciones pueden servirnos para otros modelos de coches. La transmisión, suspensiones y dirección están a la altura del resto.

Con estas notas pretendemos dar una idea al lector de lo que le aguarda si decide animarse a construir una maqueta que, por desgracia, ha pasado sin pena ni gloria por las tiendas de nuestro país.

En cuanto a lo que es propiamente el montaje y pintura de este Grand Sport, los ajustes y uniones entre piezas no presentan ningún problema especialmente insalvable, requiriendo en ciertas zonas el uso de pequeñas cantidades de masilla y lija como en cualquier otro kit.

El color azul metalizado de la carrocería está denominado en las instrucciones como Nassau Blue Metallic, para el cual la única marca que ofrece una referencia exacta es Testors (nº1804). Una vez aplicado el color base y pintada la franja blanca superior con unos sencillos enmascaramientos adhesivos, el acabado definitivo lo dará una generosa capa de laca de automoción que se ha aplicado con las calcomanías ya puestas. La decoración a pincel de los pequeños detalles como manetas, cierres, etc nos proporcionará la terminación definitiva.





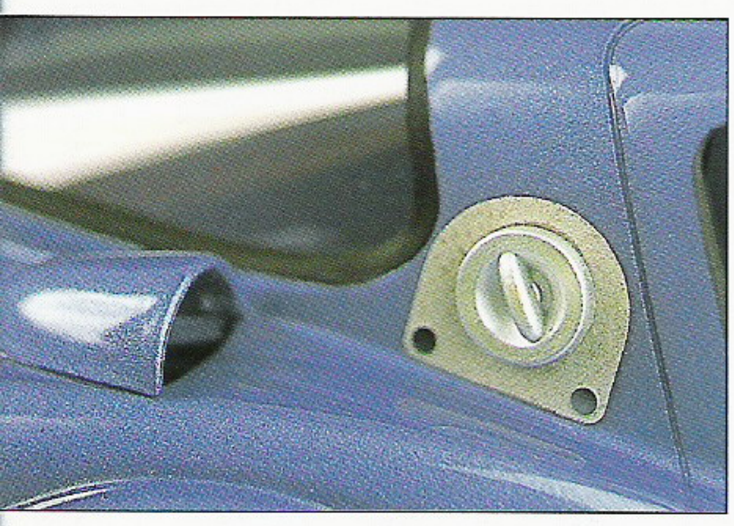
Sobre la capota hay dos pequeñas luces que primero se han pintado de rojo y verde metalizado, retocándose más tarde con estos dos mismos colores pero de tipo transparente. Los marcos de los parabrisas se decoran a pincel con negro mate, una vez lacada toda la carrocería.

BIBLIOGRAFIA

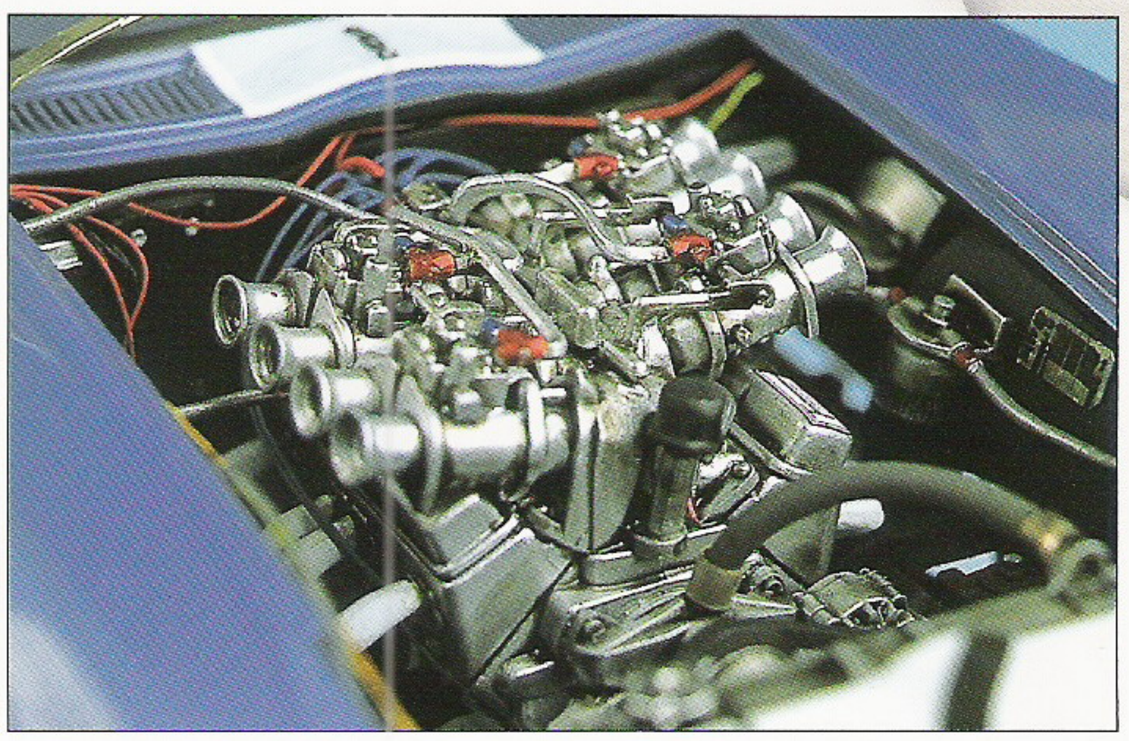
-American Racing: Road Racing in the 50s and 60s, de Tom Burnside y Denise McCluggage. Könemann, 1996.

La maqueta no sólo cuida las formas exteriores del coche, incluyendo también un detallado chasis tubular y un excelente motor que aquí aparece montado tal cual, habiéndose añadido solamente los cableados. Salvo algún pequeño detalle concreto, la pintura de dicho motor es muy sencilla, limitándonos a aplicar una base de color aluminio y posteriores lavados de color humo para resaltar sus volúmenes.

En el lateral derecho del coche existe una toma de combustible compuesta por un tapón de plástico y el marco exterior de metal fotograbado.



El logotipo Corvette también es un fotograbado. Para pegarlo se puede utilizar cola blanca algo diluida en agua y aplicada a pincel, colocándolo antes de aplicar la laca.

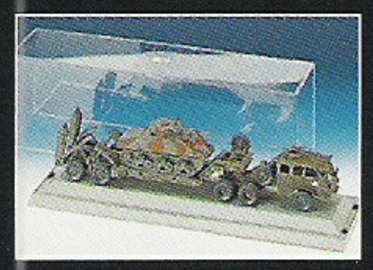


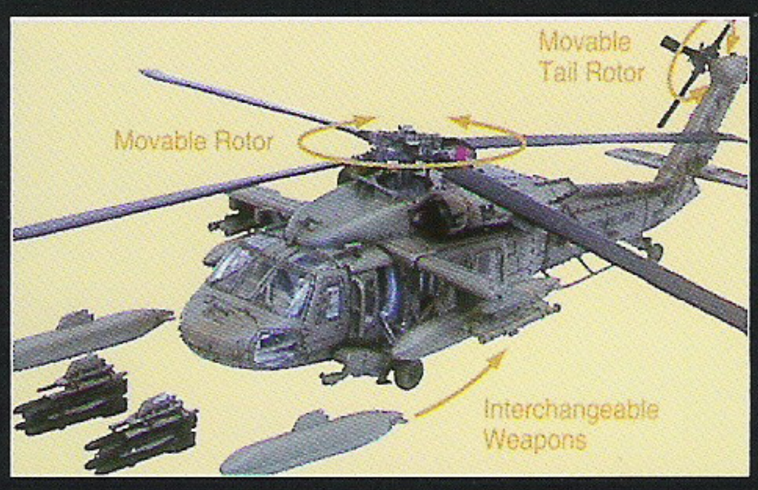
ahora puedes...

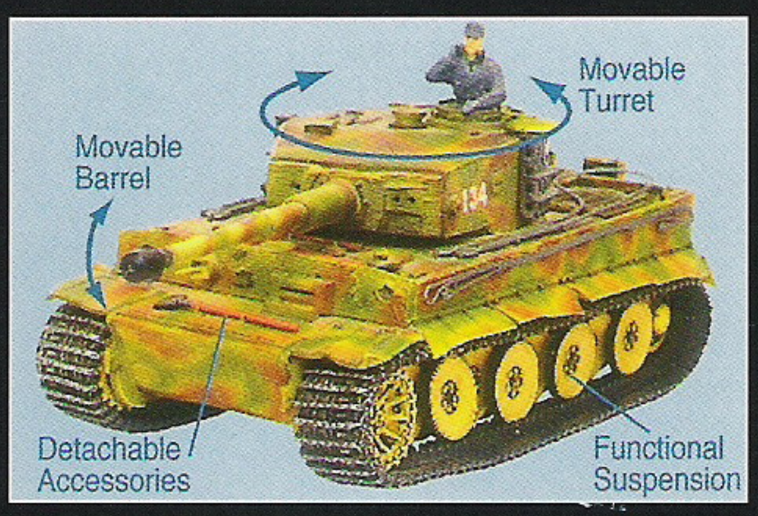
Descubre un nuevo concepto de realismo en miniaturas de colección.

UNIMAX

VEHICULOS MILITARES Y HELICOPTEROS ESCALA 1/32





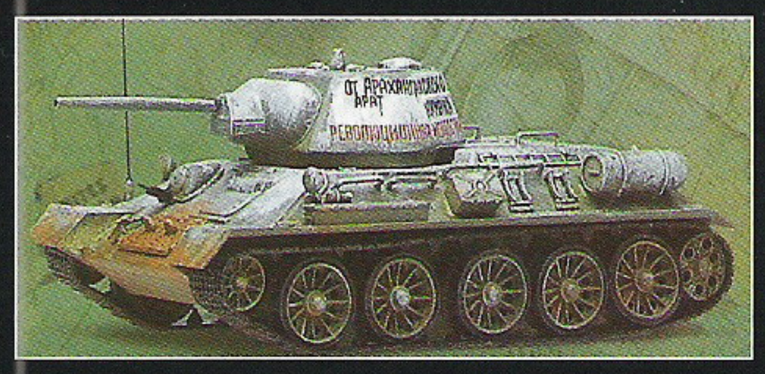


KADEN

LO MEJOR EN VEHICULOS MILITARES ESCALA 1/24

ROCO MINITANKS

DESDE SIEMPRE, 1/87



CORGI

VEHICULOS MILITARES A ESCALA 1/50 edición limitada

ELITE FORCE

FIGURAS DE ACCION Y ACCESORIOS A ESCALA 1/6

Soldat

SOLDAT, S.L.: **c/ Murcia 67, Pol. Industrial Can Calderón - 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona)**

Tel.: **936 547 141** - Fax: **936 547 084**

Web: www.soldat.es **E-mail: soldat@soldat.es**

AEHM
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE FABRICANTES E IMPORTADORES DE ARTÍCULOS DE HOBBY Y MODELISMO.

La Batalla de Midway

por Eduardo Cea Ovejero
(dibujos del autor)
fotos de Historic Naval Center

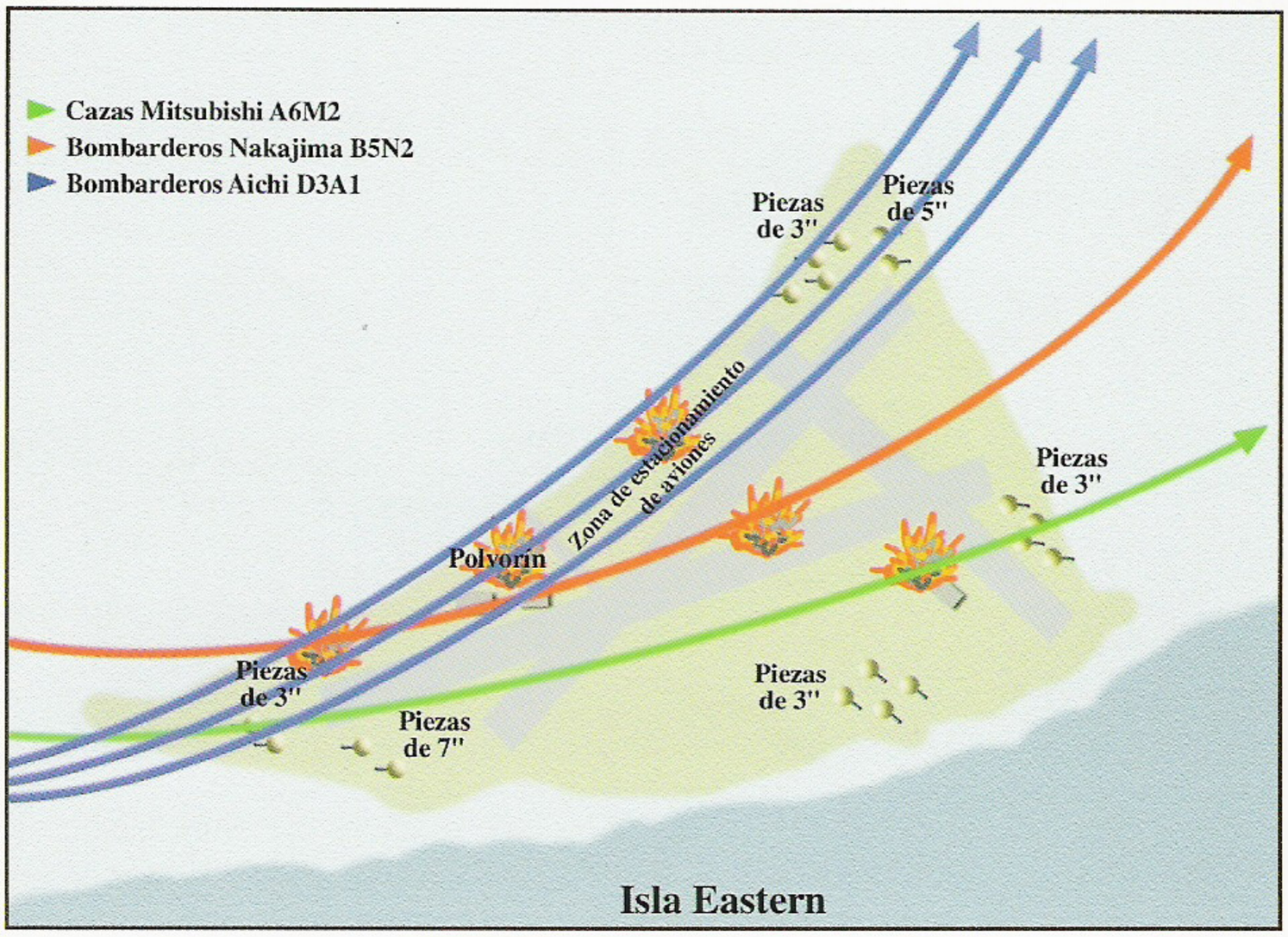
3ª parte

Los informes del avistamiento de las fuerzas de Ichiki y de los barcos de Kondo, en un punto tan alejado de Midway, sólo permitía el ataque de los Boeing B-17, el avión con mayor alcance basado en el atolón de Midway.

Los depósitos de combustible situados en el extremo norte de la isla Sand arden violentamente después del ataque de los aviones de Tomonaga, en la mañana del 4 de junio de 1942.

A las 12.30 horas del 3 de junio de 1942 despegaron nueve B-17 bajo el mando del teniente coronel Walter Sweeney, a la búsqueda y ataque de los navíos japoneses que se acercaban por el oeste. Los bombarderos, cargados solamente con una bomba de 500 libras para incrementar su capacidad de combustible, los avistaron a las 16.23 horas, dividiéndose en tres secciones de tres aviones cada una que procedieron a atacar. Informaron haber alcanzado a un crucero pesado y un transporte, pero la verdad es que ningún proyectil alcanzó a los buques japoneses. Los tripulantes hincharon el resultado de la acción, sin duda influenciados por su falta de experiencia y por las elevadas columnas de agua que las bombas levantaban en el mar al hacer explosión. De todas formas se decidió enviar a la zona al submarino USS Cuttlefish, de patrulla por aquellas demarcaciones, para hundir con sus torpedos a los buques enemigos, pero no encontró nada.

A las 21.15 horas despegaron de Midway cuatro PBY Catalina bajo el mando del teniente de navío W. Richards, armados con un torpedo y con tripulaciones voluntarias, para atacar nuevamente a la fuerza de Tanaka. Tres de estos lentos hidroaviones lograron localizarla a las 1.30 horas, y con las siluetas de los barcos destacándose a la luz de la luna lanzaron sus torpedos, logrando dañar a un barco. El torpedo lanzado por el PBY del alférez de navío Alf Probst hizo blanco en la proa del petrolero Akebono Maru, matando a once de sus tripulantes e hiriendo a otros trece, pero el buque se reparó provisionalmente y pudo seguir a los



Los bombarderos Aichi D3A2 de los portaaviones Kaga y Akagi atacaron la isla de Eastern, bombardeando la zona situada al norte de la pista 2, mientras los cazas Mitsubishi A6M2 ametrallaban las defensas antiaéreas.

demás. Los hidroaviones regresaron a Midway en el mismo momento en que los japoneses iniciaban en ataque, perdiéndose dos de ellos.

EL ATAQUE SOBRE MIDWAY

Comenzaba a despuntar el 4 de junio de 1942 cuando la flota estadounidense, compuesta por la Task Force 16 y la Task Force 17, alcanzó el «Punto Suerte» en la demarcación 31° 30' norte y 176° 30' oeste, a una distancia de 202 millas náuticas de Midway. En ese momento Fletcher tomó el mando de las dos Task Force, aunque prácticamente desarrollarían su misión de forma independiente, navegando por la zona a la espera de los portaaviones japoneses. Lo más probable es que la fuerza de ataque japonesa arrumbara desde el norte hacia Midway, navegando detrás de un frente frío, tal y como lo hizo en el ataque a Pearl Harbor. El silencio de radio era total, y las órdenes se transmitían mediante señales luminosas o banderas.

Cuando se recibió en el USS Yorktown el mensaje del alférez Reid (ver EuroModelismo nº135), surgió la duda de si se trataba de la fuerza de portaaviones, pero un mensaje cifrado del almirante Nimitz indicaba que la flota avistada era en realidad la fuerza de desembarco y su escolta. El mensaje de Nimitz era breve y conciso: *«Esa no es, repito, no es la fuerza de ataque enemiga –stop– es la fuerza de desembarco. La fuerza de asalto atacará desde el norte mañana a la luz del día»*. Fletcher dio las órdenes oportunas para que los barcos arrumbaran al sur.

A las 19.50 horas las dos fuerzas se dirigieron a un punto situado a 200 millas al norte de Midway. Los japoneses, sin saber que el enemigo estaba demasiado cerca, se preparaban para atacar. Los servicios de inteligencia de los Estados Unidos habían prevenido a Nimitz que el ataque sobre Midway se produciría al despuntar del día 4 y por ello Fletcher ordenó que despegaran las primeras patrullas de reconocimiento. Los aviones despegaron desde el USS Yorktown a las 4.30 horas para explorar un radio de 100 millas náuticas alrededor de la flota.

FLOTA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL PACIFICO Y AREAS DEL PACIFICO
Comandante en Jefe: almirante Chester W. Nimitz
Fuerza de Combate de Portaaviones: contraalmirante Frank Jack Fletcher

Task Force 17 (TF 17): contraalmirante Frank Jack Fletcher
Task Group 17.5 (TG 17.5). Grupo de Portaaviones (capitán Elliot Buckmaster):
Grupo Aéreo del USS Yorktown CV-5 (teniente comandante Oscar Pederson).
–Fighting Squadron 3 (tte. comandante John S. Thatch), 25 Grumman F4F-4 Wildcat.
–Bomber Squadron 3 (tte. comandante Maxwell F. Leslie), 18 Douglas SBD-2 Dauntless.
–Scouting Squadron 3 (teniente Wallace C. Short Jr.), 19 Douglas SBD-3 Dauntless.
–Torpedo Squadron 3 (tte. comandante Lance E. Massey), 13 Douglas TBD-1 Devastator.
Task Group 17.2 (TG 17.2) Cruiser Group (contraalmirante William W. Smith).
Cruceros USS Astoria (CA-349 y USS Portland (CA-33).
Task Group 17.4 (TG 17.4) Pantalla de Destructores (capitán Gilbert C. Hoover).
Destroyer Squadron 2: destructores USS Hammann (DD-412), USS Huges (DD-410), USS Morris (DD-417), USS Anderson (DD-411), USS Russell (DD-414) y USS Gwin (DD-433).

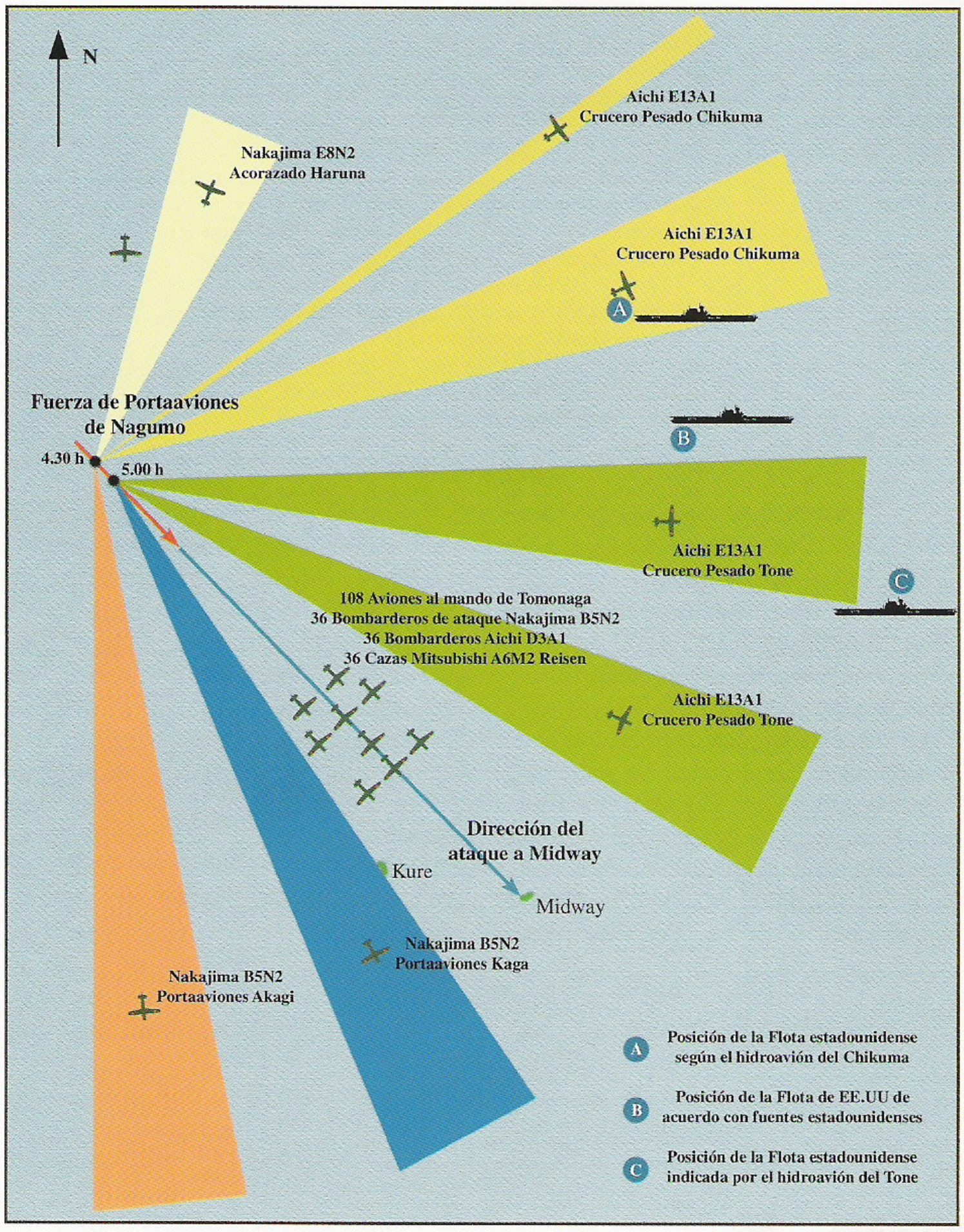
En realidad la batalla de Midway, de acuerdo con el plan japonés, comenzó a las 5.00 horas del día 3 de junio, cuando se produjo el despegue de los aviones desde los portaaviones Junyo y Ryujo, situados al sur de la isla de Rat, para atacar Dutch Harbor. Nimitz había llegado a la conclusión de que este ataque era un señuelo.

Una actividad febril comenzó a desarrollarse en la madrugada del día 4 de junio en los portaaviones Kaga, Akagi, Hiryu y Soryu. Las conducciones hidráulicas de los portaaviones trepidaban. Los mecánicos llevaban varias horas poniendo a punto los motores, revisando las armas, ametralladoras y cañones, y montando las bombas en los bombarderos. Los aviones fueron subidos a cubierta: primero los Nakajima B5N2, que se situaron a popa, después los Aichi D3A1 y finalmente los cazas Mitsubishi A6M2, que debían salir primero y dar protección aérea a los lentos bombarderos en el momento del despegue. A las 3.00 horas se pusieron en marcha los motores para proceder a su calentamiento y corregir los posibles pequeños fallos mecánicos. Un poco más tarde las tripulaciones fueron despertadas, dirigiéndose hacia los comedores.

A las 4.45 horas pilotos y tripulantes estaban en cubierta para recibir las últimas instrucciones. Nagumo, a bordo del Akagi, les daba personalmente consejos. A pesar de que el mando parecía confiado, el contralmirante japonés se mostraba cauto. Las tripulaciones escogidas para el ataque a Midway estaban compuestas, en su mayoría, por los menos experimentados y más jóvenes. Nagumo se reservaba a los más veteranos para una segunda acción y prevenir un posible ataque estadounidense.

A las 4.28 horas los aviones de Tomonaga, que cumplía su primera misión en el Pacífico, comenzaron el despegue desde los portaaviones. La fuerza se componía de 108 aparatos: 36 Nakajima B5N2 de los portaaviones Soryu e Hiryu; 36 Aichi D3A1 del Akagi y del Kaga y finalmente 36 cazas Mit-

Grumman SBD-2 Dauntless (Bu.No.2106) del escuadrón VMSB-241, tripulado por el tte. D. Iverson (piloto) y el ametrallador W.J. Reid. Este avión participó en el ataque del 4 de junio de 1942, regresando con 219 impactos de proyectil.



Plan de exploración de la Marina Imperial. El retraso que sufrió el lanzamiento de los hidros E13A2 del crucero Tone traería graves consecuencias para los portaaviones de Nagumo.

subishi A6M2, nueve de cada portaaviones. Este contingente se agrupó a las 4.45 horas, poniendo rumbo hacia Midway.

EL PLAN DE EXPLORACION JAPONÉS

Con el despegue de los aviones japoneses comienzan también las tareas de localización de la flota estadounidense. El plan consistía en poner en el aire cuatro hidroaviones Aichi E13A1 (dos del crucero pesado Tone y otros dos del Chikuma), un hidroavión Nakajima E8N2 del acorazado Haruna y dos bombarderos Nakajima B5N2, uno del Kaga y otro del Akagi. Cada uno de estos aparatos debía explorar un sector de 300 millas náuticas de radio. Volarían esa distancia, caerían hacia la derecha recorriendo una distancia de 60 millas náuticas y volverían al buque de partida, todos con excepción del hidro del Haruna, que realizaría la búsqueda en un sector de 140 millas náuticas, girando a la derecha, recorriendo un arco de 40 millas náuticas y volviendo al acorazado.

El despegue estaba previsto al mismo tiempo que lo hizo la fuerza de Tomonaga, y de hecho casi todos lo hicieron así, pero a bordo del crucero pesado Tone había un problema. Un fallo en una de sus catapultas retrasó el lanzamiento del E13A1 hasta las 5.00 horas, treinta minutos que iban a ser vitales para el avistamiento de la flota estadounidense, ya que este retraso dejó un sector sin explorar entre el segundo hidroavión del Chikuma y el primero del Tone. Para mayor fatalidad, el primer hidroavión del Chikuma sufre una avería a las 8.35 horas, dejando sin explorar precisamente la zona por la que navegaban las fuerzas de Fletcher y Spruance.

Una columna de humo se alza sobre los depósitos de combustible de la isla Sand. El edificio destruido es la lavandería.

CONTRA LAS FUERZAS DE NAGUMO

Son ahora las 3.00 horas de la madrugada del 4 de junio, y en la Isla Sand comienza una gran actividad. Poco después los primeros cazas Wildcat alzan el vuelo para proteger el despegue de once PBY Catalina del escuadrón VP-23 para efectuar un reconocimiento en el sector norte. Seguidamente otros once hidrocanoas hacen lo propio en el sector sur. Tambien despegan los B-17 con la misión de atacar a la fuerza de invasión de Midway, pero con los receptores de radio abiertos para conocer, mediante mensajes radiados, el avistamiento de los portaaviones enemigos. La tensión de los primeros despegues pronto desapareció, ordenándose a los cazas tomar tierra en Isla Eastern.

A las 5.20 horas, el PBY Catalina del teniente de navío Howard P. Ady envió un lacónico mensaje a Midway en el que decía haber avistado un portaaviones japonés. Diez minutos más tarde indicaba su demarcación: 320 grados, distancia 150. El mensaje fue interceptado por la radio del USS Enterprise, que se lo comunicó inmediatamente al USS Yorktown. Fletcher y Spruance conocían la posición de la flota nipona, que se dirigía hacia Midway a un velocidad de 26 nudos. Minutos más tarde un nuevo mensaje procedente del PBY del alférez de navío William E. Chase indicaba que «Muchos aviones se dirigen a Midway, distancia 150 millas». Sin duda, Nagumo había lanzado la primera oleada para atacar.

A las 5.53 horas la estación de radar de Midway tomó contacto, a unos 150 kilómetros de distancia y 3.000 metros de altitud, con la fuerza atacante de Tomonaga. Los aviones basados en Isla Sand se prepararon para la acción, despegando primero seis cazas Grumman F4F-3 Wildcat y veinte Brewster F2A-3 Buffalo del escuadrón VMF-221. La misión de este grupo, con sus efectivos divididos en cinco secciones, era la de proteger el despegue de los aviones más lentos y vulnerables. Dos de ellos regresaron por averías en el motor.

Con los cazas ya en el aire comenzó el despegue de los otros aparatos estacionados en Midway, con excepción de los B-17 y PBY Catalina que lo habían hecho horas antes. Primero le tocó el turno a los B-26 Marauder

con su carga de torpedos, seguidos por los dieciséis SBD-2 Dauntless y los doce Vought SBU-3 Vindicator del escuadrón VMSB-241. No todos los aviones abandonaron el atolón, pues los Wildcat del capitán McCarthy y del subteniente Roy A. Corry se quedaron como patrulla permanente. Todos los aviones disponibles para volar habían despegado de Midway, unos para explorar las diferentes áreas, otros para atacar a la flota japonesa y otros para defender el atolón del inminente ataque de Tomonaga.

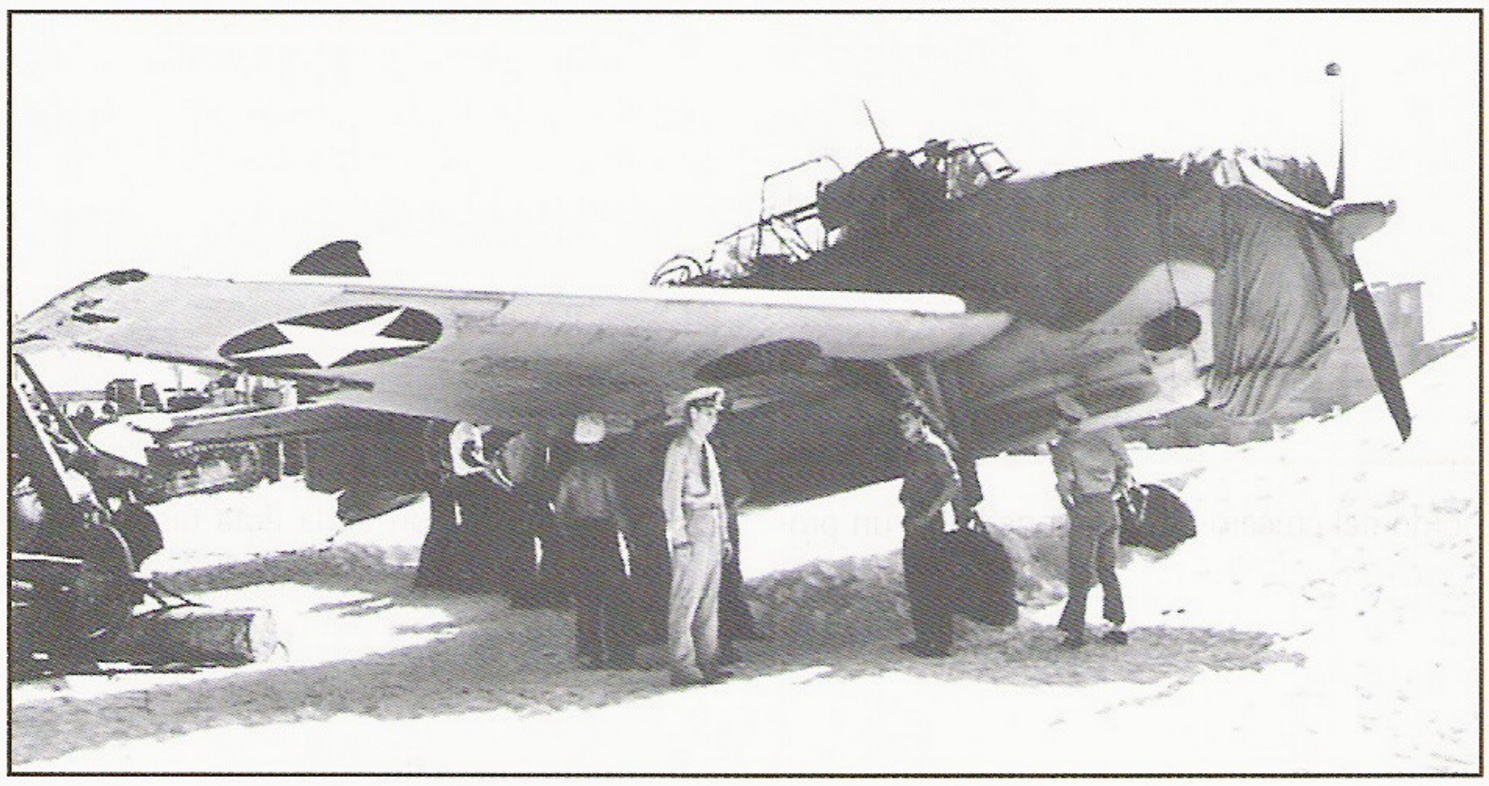
Los cazas Buffalo y Wildcat se dirigieron hacia los aviones japoneses que se acercaban a Midway. Tres patrullas se lanzaron contra ellos, mientras que las otras dos se mantenían a la espera por si aparecían más aparatos enemigos. Los bombarderos japoneses, que volaban a la cabeza de la formación, fueron los primeros en ser avistados. La patrulla al mando del capitán John F. Carey se lanzó sobre éstos, seguida por las patrullas del comandante Floyd B. Parks y la del capitán R. E. Curtin. En la primera pasada lograron derribar dos aparatos y «tocar» los aviones del alférez de navío Kikuchi, del portaaviones Hiryu, y el del propio Tomonaga. Pasada la sorpresa incial, los cazas japoneses también

MIDWAY. EFECTIVOS DE LA US MARINE CORPS. JUNIO DE 1942
Marine Bomber Squadron 241 (VMSB-241): Douglas SBD-2 Dauntless

Avión	Bu.No.	Tripulación
1	2103	Piloto: mayor L.R. Henderson. Ametrallador: L. W. Reininger (derribado).
2	2111	Piloto: capitán R. E. Fleming. Ametrallador: E.T. Card.
3	2142	Piloto: teniente C. H. Stamps. Ametrallador: H. B. Thomas.
4	2178	Piloto: capitán E. G. Glidden. Ametrallador: M. T. Johnson.
5	2122	Piloto: 2º teniente T. J. Gratzek. Ametrallador: C. W. Recke (derribado).
6	2106	Piloto: teniente D. Iverson. Ametrallador: W. J. Reid.
7	2124	Piloto: 2º teniente R. J. Bear. Ametrallador: T. L. Sidebottom.
8	2168	Piloto: capitán A. H. DeLalio. Ametrallador: J. A. Moore.
9	2148	Piloto: 2º teniente M. A. Ward. Ametrallador: H. M. Radford (derribado).
10	2139	Piloto: 2º teniente A. W. Tweedy. Ametrallador: E. L. Raymond (derribado).
11	2129	Piloto: 2º Teniente B. P. Hagedorm. Ametrallador: J. T. Piraneo (derribado).
12	2107	Piloto: Capitán M. A. Tyler. Ametrallador: R. A. Underwood.
13	2135	Piloto: 2º teniente J. D. Rollow. Ametrallador R. T. Ramsey.
15	2184	Piloto: 2º teniente H. G. Schlendering. Ametrallador: E. O. Smith (derribado).
16	2119	Piloto: Capitán R. L. Blain. Ametrallador: G. R. McFeely (derribado).
17	2169	Piloto: 2º teniente B. H. Ek. Ametrallador: R. A. Brown (derribado).
18	2162	Piloto: 2º teniente R. W. Vaupell. Ametrallador: C. T. Hickman (no despegó).
19	2144	Piloto: 2º teniente T. F. Moore. Ametrallador: C. W. Huber.

De los diecinueve Brewster F2A-3 que participaron en la lucha trece de ellos no regresaron. Su características, muy inferiores a las de sus oponentes, hicieron que las pérdidas fueran elevadas. Por su parte, los Grumman F4F-3 del capitán J. F. Carey salieron mejor parados. El propio Carey fue alcanzado y herido, pudiendo volver a duras penas a Midway, pero dos de sus pilotos, el 2º teniente W. W. Swansgerger y el capitán F. P. McCarthy desaparecieron en combate. Sin duda, los Wildcat eran mejores aviones que los Buffalo y sus pilotos estaban mejor adiestrados.

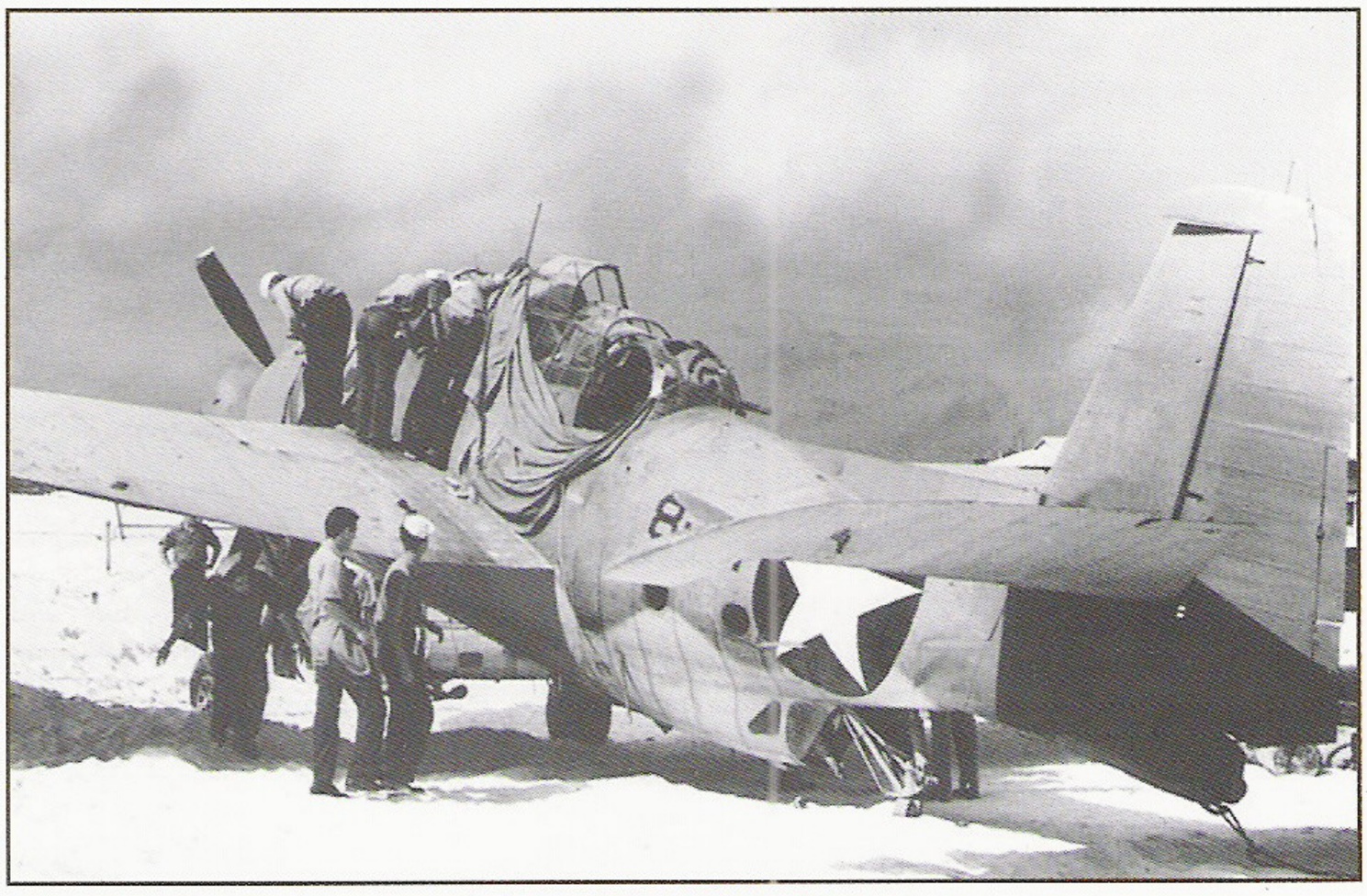
Aunque el contingente aéreo de Midway sufrió graves pérdidas, los japoneses también contemplaron la pérdida de varios aparatos. Esta vez los estadounidenses se habían preparado; la sorpresa de Pearl Harbor no se repitió y aunque los pilotos del US Marine Corps estaban en desventaja el resultado final de la batalla caería de su lado. El final del encuentro se saldó, según informes japoneses, en cuarenta y siete victorias aéreas: doce por los pilotos de Kaga, once por los del Akagi, dieciocho por los del Hiryu y seis por los pilotos del Soryu, cifras a todas luces exagerada.



Grumman TBF-1 (Bu.No.00380) del escuadrón VT-8, fotografiado en Midway el 24 de junio de 1942, antes de ser embarcado hacia los Estados Unidos para su evaluación tras el combate. Este fue el único de los seis Avenger que sobrevivió a la batalla.

EL ATAQUE A MIDWAY

Una vez superada la barrera que suponían los cazas que defendían Midway, los se lanzaron al ataque y la patrulla del comandante Floyd B. Parks fue aniquilada en su totalidad. El capitán Herb Merrill trató de desembarazarse de los Reisen que le perseguían, realizando un fuerte picado, pero fue alcanzado por varios proyectiles que incendiaron su avión, pudiendo, a duras penas, lanzarse en paracaídas y caer en el mar. Nadando durante más de dos horas pudo alcanzar la barrera de coral de Midway, donde fue rescatado por la patrullera PT-20.



FLOTA DE LOS ESTADOS UNIDOS DEL PACIFICO Y AREAS DEL PACIFICO.
Comandante en Jefe: almirante Chester W. Nimitz
Fuerza de Combate de Portaaviones: contraalmirante Frank Jack Fletcher

Task Force 16 (TF 16): contraalmirante Raymond A. Spruance.
Task Group 16.5 (TG 16.5) Grupo de Portaaviones (capitán de navío George D. Murray).
USS Enterprise CV-6 (capitán George D. Murray).
Grupo Aéreo del Enterprise (capitán de corbeta Clarence W. McClusky):
–Fighting Squadron 6 (teniente de navío James S. Gray), 27 Grumman F4F-4 Wildcat.
–Bomber Squadron 6 (teniente de navío Richard H. Best), 19 Douglas SBD-2/SBD-3 Dauntless.
–Scouting Squadron 6 (teniente de navío E. Gallaher), 19 Douglas SBD-2/SBD-3 Dauntless.
–Torpedo Squadron 6 (capitán de navío Eugene E. Lindsey), 14 Douglas TBD-1 Devastator.
USS Hornet CV-8 (capitán Marc A. Mitscher).
Grupo Aéreo del Hornet (tte. comandante Stanhope C. Ring):
–Fighting Squadron 8 (tte. comandante Samuel G. Mitchell), 27 Grumman F4F-4 Wildcat.
–Bomber Squadron 8 (tte. comandante Robert R. Johnson), 19 Douglas SBD-2/SBD-3 Dauntless.
–Scouting Squadron 8 (tte. comandante Walter F. Roode), 18 Douglas SBD-1/SBD-2/SBD-3 Dauntless.
–Torpedo Squadron 8 (tte. comandante John c. Waldron), 15 Douglas TBD-1 Devastator.
Commander Submarine Force Pacific Fleet (contraalmirante Robert H. English).
Task Group 7.1 (TG 7.1) Midway Patrol Group: submarinos USS Cachalot (SS-170), USS Flying Fish (SS-229), USS Tambor (SS-198), USS Trout (SS-202), USS Grayling (SS-209), USS Nautilus (SS-168), USS Grouper (SS-214), USS Dolphin (SS-169), USS Gato (SS-212), USS Cuttlefish (SS-171), USS Gudgeon (SS-211) y USS Grenadier (SS-210).
Task Group 7.2 (TG 7.2): submarinos USS Narwhal (SS-167), USS Plunger (SS-79) y USS Trigger (SS-237).
Task Group 7.3 (TG 7.3): submarinos USS Tarpon (SS-175), USS Pike (SS-73), USS Finback (SS-230) y USS Growler (SS-215).

japoneses se lanzaron a destruir las defensas del atolón y permitir de esta manera el desembarco de las tropas niponas. Los bombarderos Aichi D3A1 fueron los primeros en atacar. Divididos en dos grupos, los del Akagi lo hicieron sobre Isla Eastern y los del Kaga descargaron sus bombas sobre la Isla Sand. Les siguieron los bombarderos de ataque Nakajima B5N2, y a pesar de la fuerte defensa antiaérea lograron destruir parte de las instalaciones. El hangar para hidroaviones de Isla Sand fue destruido e incendiado, así como los depósitos de combustible situados en el extremo este de la isla, ocurriendo lo mismo con la central eléctrica de Isla Eastern. El humo de los incendios disminuyó la visibilidad de los aviones atacantes, que lo hicieron de forma un tanto errática, pero también estorbó a las defensas estadounidenses. Dos Aichi D3A1 del Kaga, los pilotados por los oficiales Watanabe y Kimura, fueron alcanzados y se estrellaron contra la Isla Sand.

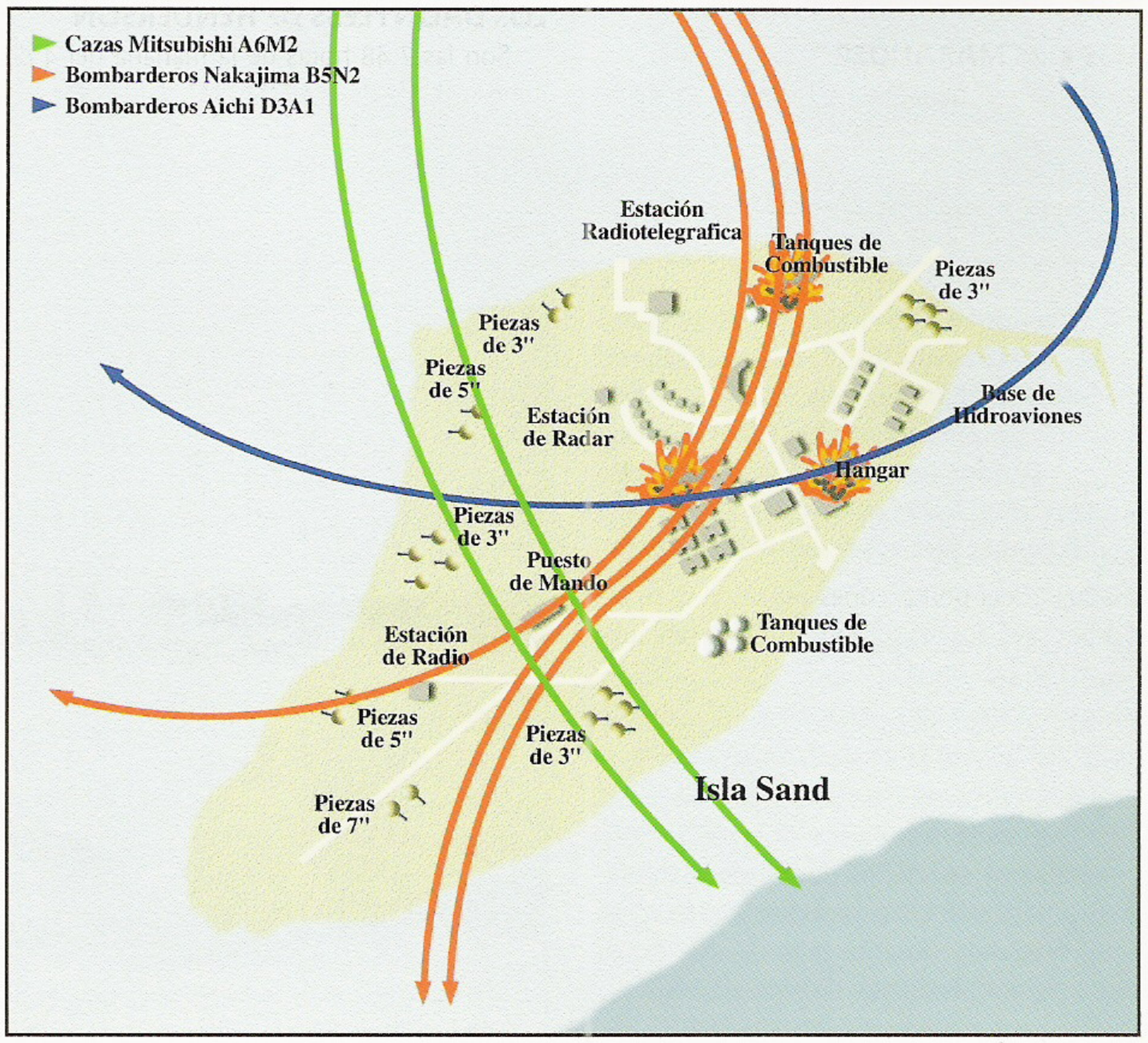
En las inmediaciones del atolón, aproximadamente a unas 10 millas al sur, se encontraba el submarino japonés I-168 al mando del capitán de fragata Yahachi Tanabe, que presenció el bombardeo de las islas. Tanabe escribió más tarde en su informe que «las llamas cubrieron toda la isla al explotar los depósitos de combustible, arrasando las instalaciones militares».

Los aviones de Tomonaga dan por terminado el primer ataque a la 7.15 horas. El comandante realizó una pasada para comprobar los daños causados en ambas islas. Inmediatamente envió un mensaje a Nagumo, a bordo del Akagi, en el que indicaba la necesidad de llevar a cabo un segundo ataque. Otro mensaje se recibió al mismo tiempo en el Kaga: «Sand bombardeada con buenos resultados». A las 7.25 horas Nagumo transmitió la orden: «Los aviones de la segunda ola, permanezcan en espera, equiparlos con bombas». Esta decisión, tomada de acuerdo con el informe de Tomonaga, era correcta, ya que las defensas de Midway permanecían intactas. Las piezas de defensa costera apenas habían sufrido daños, lo que constituía un serio problema para el desembarco de las tropas.

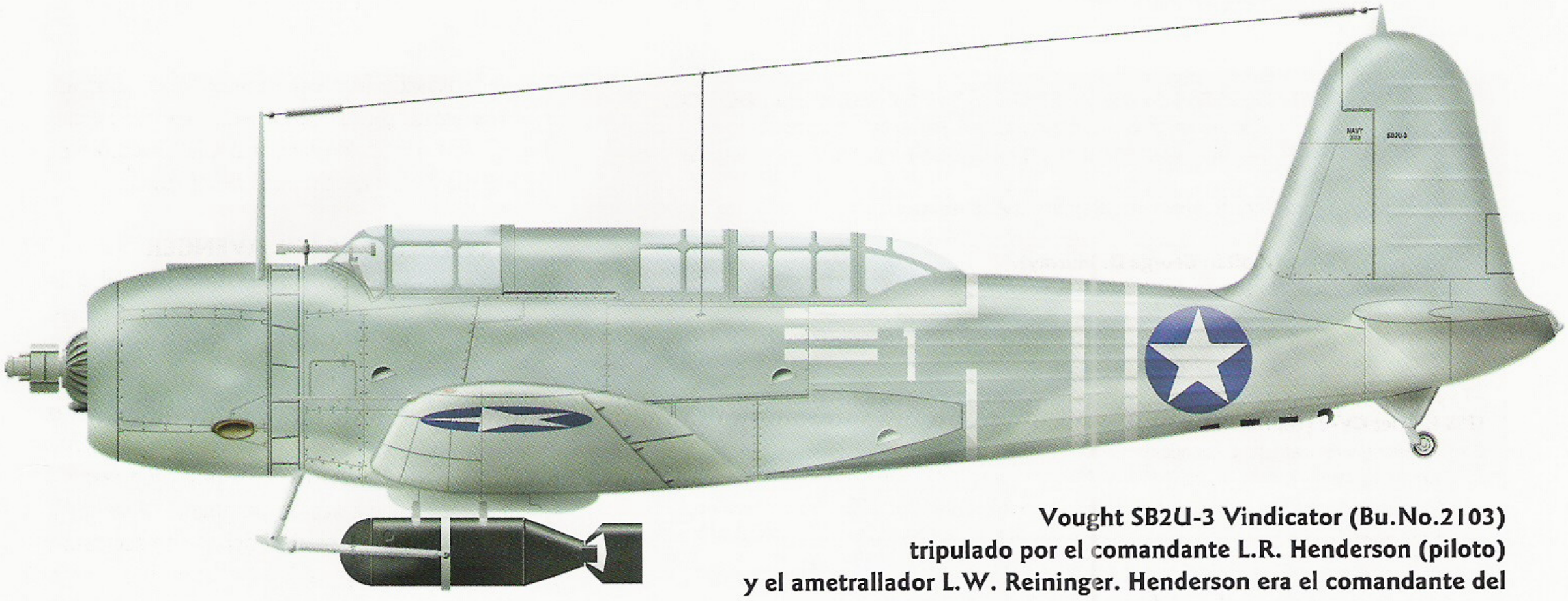
EL ATAQUE DE LOS AVENGER

Eran las 7.05 horas de la mañana del 4 de junio cuando los vigías de los portaaviones de Nagumo dieron la voz de alarma: «Aviones enemigos a la vista». Se trataba de los seis Grumman TBF Avenger del Torpedo Squadron Eight (VT-8) al mando del teniente de navío Langdon K. Fieberling, que realizaban su primera acción de guerra. Volando a 42 metros sobre el nivel del mar se acercaron a los navíos de la Kido Butai. Los cazas A6M2 Reisen que daban cobertura a la flota se lanzaron rápidamente sobre ellos desde su elevada posición de patrulla y rápidamente los abatieron, a todos menos a uno. Los Avenger, mas lentos que los Reisen, fueron atacados en el momento en que abrían las compuertas inferiores para proceder al lanzamiento de los torpedos, lo que les hizo reducir aún más su velocidad.

Tres Avenger fueron derribados antes de poder lanzar sus torpedos, y otros dos lo fueron tras haberlo lanzado de forma precipitada. El aparato superviviente, matriculado 8-T-1, pilotado por el alférez de navío de 2ª clase Albert K. Earnest, escapó a duras penas, con su artillero, el maquinista de aviación de 3ª clase Jay D. Manning muerto y el radio telegrafista Harrier H. Ferrier inconsciente. Conociendo la imposibilidad de lanzar su torpedo contra un portaaviones lo hizo sobre un cru-



Ataque de los aviones de Tomonaga sobre Isla Sand, llevado a cabo con los bombarderos de ataque horizontal Nakajima B5N2 del portaaviones Hiryu y los bombarderos en picado Aichi A3A1 del Soryu.



Vought SB2U-3 Vindicator (Bu.No.2103) tripulado por el comandante L.R. Henderson (piloto) y el ametrallador L.W. Reininger. Henderson era el comandante del escuadrón VMSB-241 y participó en el ataque del 4 de junio, pereciendo en dicha acción. Poco después los Marines bautizarían en su honor un aeródromo en Guadalcanal.

MIDWAY. EFECTIVOS DE LA US MARINE CORPS. JUNIO DE 1942
Marine Bomber Squadron 241 (VMSB-241): Vought SB2U-3 Vindicator

Avión	Bu.No.	Tripulación
1	2075	Piloto: mayor B.W. Morris. Ametrallador: A.B. Whittington.
2	2088	Piloto: 2º teniente G.T. Lumpkin. Ametrallador G.A. Toms.
3	2067	Piloto: 2º teniente K.O. Campion. Ametrallador: A.J. Maday (derribado).
4	2053	Piloto: 2º teniente G.E. Koutelas. Ametrallador: W.H. VanKirk.
5	2062	Piloto: Capitán B. Prosser. Ametrallador: E. Q. Williams (averiado).
6	2045	Piloto: 2º Teniente J. H. Marmande. Ametrallador: E.M. Colvin (derribado).
7	2094	Piloto: 2º Teniente J. Cosley. Ametrallador: C. E. Cayer.
8	2083	Piloto: 2º Teniente A. H. Ringblom. Ametrallador: E. T. Webb (derribado).
9	2064	Piloto; Capitán L. M. Willamson. Ametrallador: D. L. Rhodes.
10	2057	Piloto; 2º Teniente O. H. Ramio. Ametrallador: T. Wilhite.
11	2071	Piloto: 2º Teniente S. H. Whitten. Ametrallador: F. E. Zeinis.
12	2066	Piloto: 2º Teniente D. L. Cunnings. Ametrallador: H. I. Starkes (derribado).

cero, pero falló. Sin navegante y con su avión acribillado logró poner rumbo a Midway, donde aterrizó a las 9.40 horas.

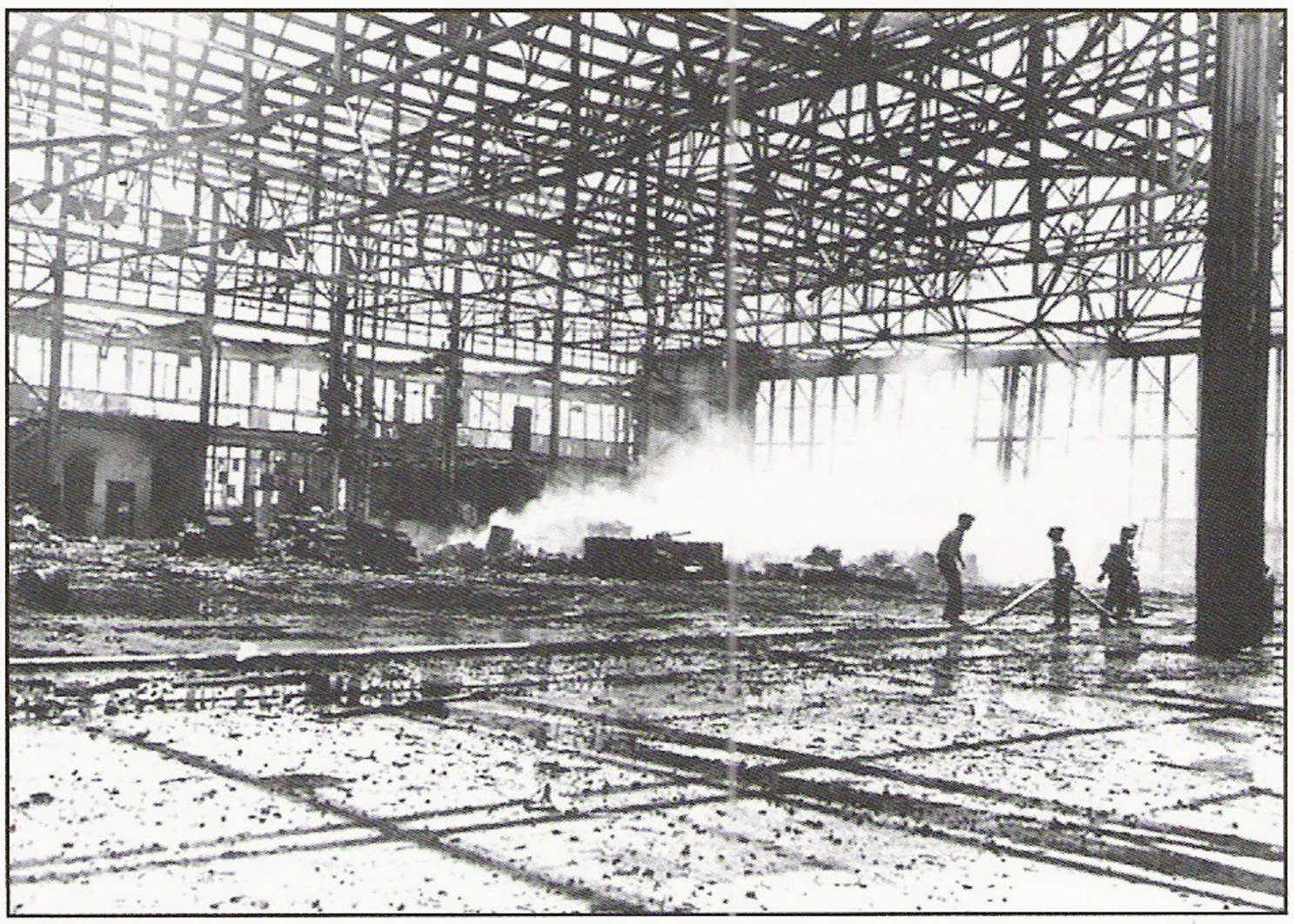
LOS B-26 MARAUDER

Al mismo tiempo que hicieron aparición en la escena de la batalla los Grumman Avenger, lo hicieron también los Martin B-26 configurados como torpederos. Nunca, en su corta carrera como bombardero, habían sido equipados para este tipo de misión. Los cuatro aparatos al mando del capitán James J. Collins describieron un amplio círculo para situarse en posición de ataque. Las defensas antiaéreas no lograron alcanzarlos, pero los Reisen de escolta se lanzaron contra ellos de frente. Dos de los Marauder cayeron derribados, uno de ellos por el alférez de navío Iyozo Fujita, del portaaviones Soryu. El B-26 de Collins fue alcanzado en el sistema hidráulico, pero a pesar de todo lanzó su torpedo contra el Akagi, sin tocarlo. Volando a muy baja altura pudo regresar a Midway junto al B-26 del tte. James P. Muri, contabilizándose en el aparato de Collins hasta 186 impactos. Collins y Muri recibieron la Cruz de Servicios Distinguidos por ser los primeros pilotos que lanzaron un torpedo en la Army Air Force.

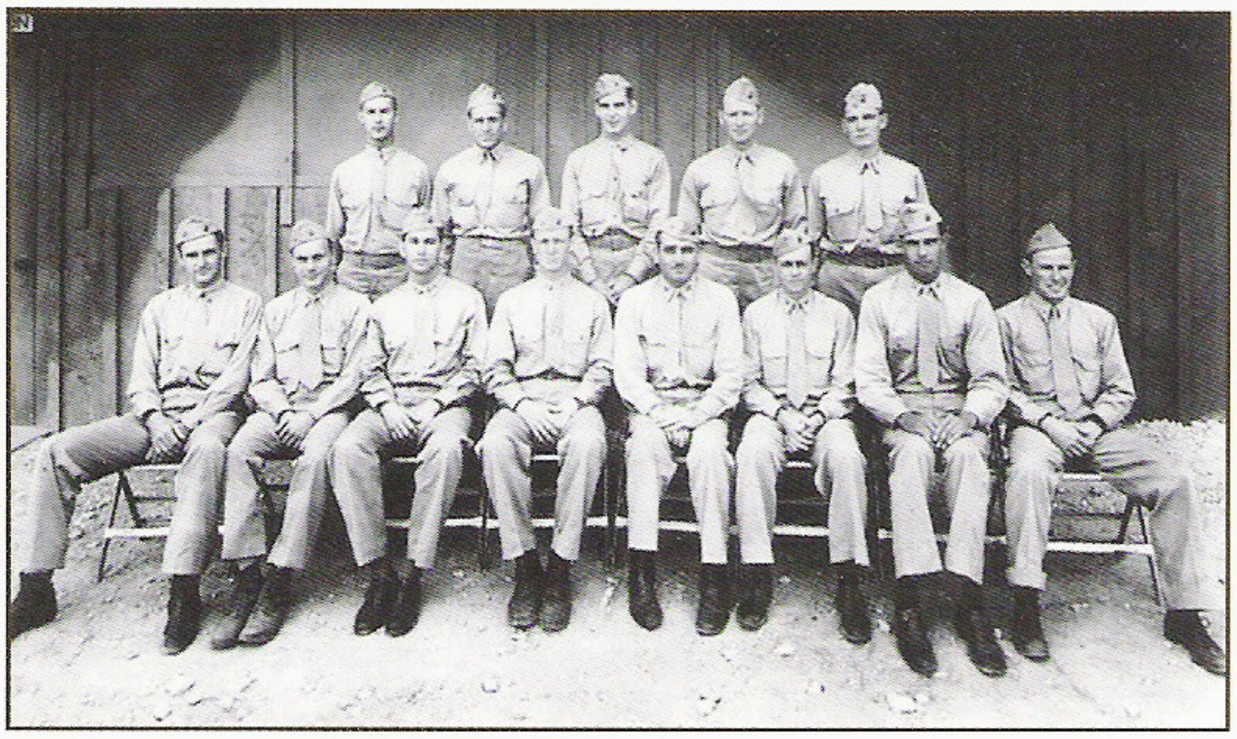
LOS DAUNTLESS DE HENDERSON

Son las 7.48 horas de la mañana del 4 de junio y el jefe de la VMSB-241 del US Marine Corps, comandante Lofton R. Henderson, volaba al mando de dos grupos de aviones, uno formado por dieciséis SBD-2 Dauntless y el otro por doce SB2U-3 Vindicator. Henderson decidió tener bajo su mando directo a los Dauntless, dando el mando del grupo de Vindicator al comandante Benjamin W. Norris. Los primeros volaban divididos en cuatro secciones y segundos en tres, cada una de ellas compuesta por cuatro aparatos. Los Vindicator, más lentos que los Dauntless, se fueron quedando atrás y por esta razón los SBD llegaron primero a las inmediaciones de la flota de Nagumo.

La experiencia de los pilotos que componían la fuerza de ataque de Henderson era mínima y su instrucción defectuosa. La aproximación a los buques japoneses se hizo a una altura demasiado elevada para una acción de torpedeo y a la vez demasiado baja para un ataque en picado, hecho que despistó en un principio a los japoneses. Pero Henderson había decidido volar a una altitud no convencional precisamente por la inexperiencia de sus pilotos, los cuales iban a hacer un



El hangar principal para hidroaviones, situado en Isla Sand, después del bombardeo.



Pilotos del Marine Fighting Squadron 221 (VMF-221) fotografiados en Ewa Moorin Mast Field (Isla Oahu) el 14 de julio de 1942. De izquierda a derecha, sentados: William V. Brooks (2° tte.), John C. Musselman (2° tte.), Phillip R. White (capitán), William C. Humberd (capitán), Kirk Armistead (capitán), Marion E. Carl (capitán) y Clayton M. Canfield (2° tte.). De pie: Darrell D. Irwin (2° tte.), Hyde Phillips (2° tte.), Roy A. Corry (2° tte.) y Charles M. Kunz (2° tte.).

VICTORIAS DEL US MARINE CORPS, 4 DE JUNIO DE 1942
ESCUADRON VMF-221

Hora	Piloto	Aparato derribado
06.20	Capitán John F. Carey	Aichi D3A2
06.20	2° teniente Clayton M. Canfield	Aichi D3D2
06.20	Capitán Marion E. Carl	Mitsubishi A6M2
06.20	Capitán William C. Humberd	
06.20	Capitán William C. Humberd	Mitsubishi A6M2
06.25	2° teniente Charles M. Kunz	Aichi D3A2
06.25	2° teniente Charles M. Kunz	Aichi D3A2
06.30	2° teniente Roy A. Corry	Mitsubishi A6M2
06.30	2° teniente Roy A. Corry	Aichi D3A2
06.30	Capitán Frances P. McCarthy	Mitsubishi A6M2
06.30	Capitán Philip R. White	Aichi D3A2

Hora	Ametrallador	Aparato derribado
07.55	John H. Moore	Mitsubishi A6M2
07.55	Meade T. Johnson	Mitsubishi A6M2
	Truell L. Sidebottom	
07.55	Reed T. Ramsey	Mitsubishi A6M2
07.55	Horace B. Thomas	Mitsubishi A6M2
08.20	Duane L. Rhodes	Mitsubishi A6M2
	Teman Wilhite	
	Frank E. Zeinis	
	Henry L. Starks	
08.20	Frank E. Zeines	Mitsubishi A6M2

medio picado desde 1.200 metros sobre los portaaviones Hiryu y Soryu.

Los Dauntless son interceptados por los Mitsubishi A6M2 que formaban la pantalla de protección, y el aparato de Henderson es alcanzado en el ala derecha por varios proyectiles, prendiéndole fuego. El comandante trató de mantener el rumbo con el propósito de no desorganizar la formación y que los pilotos siguieran el rumbo previsto, pero su avión se precipitó finalmente al mar. El grupo pasó a quedar al mando del capitán Elmer G. Glidden, que metió a sus aviones en una formación nubosa, por lo que los Reisen abandonaron momentáneamente la persecución.

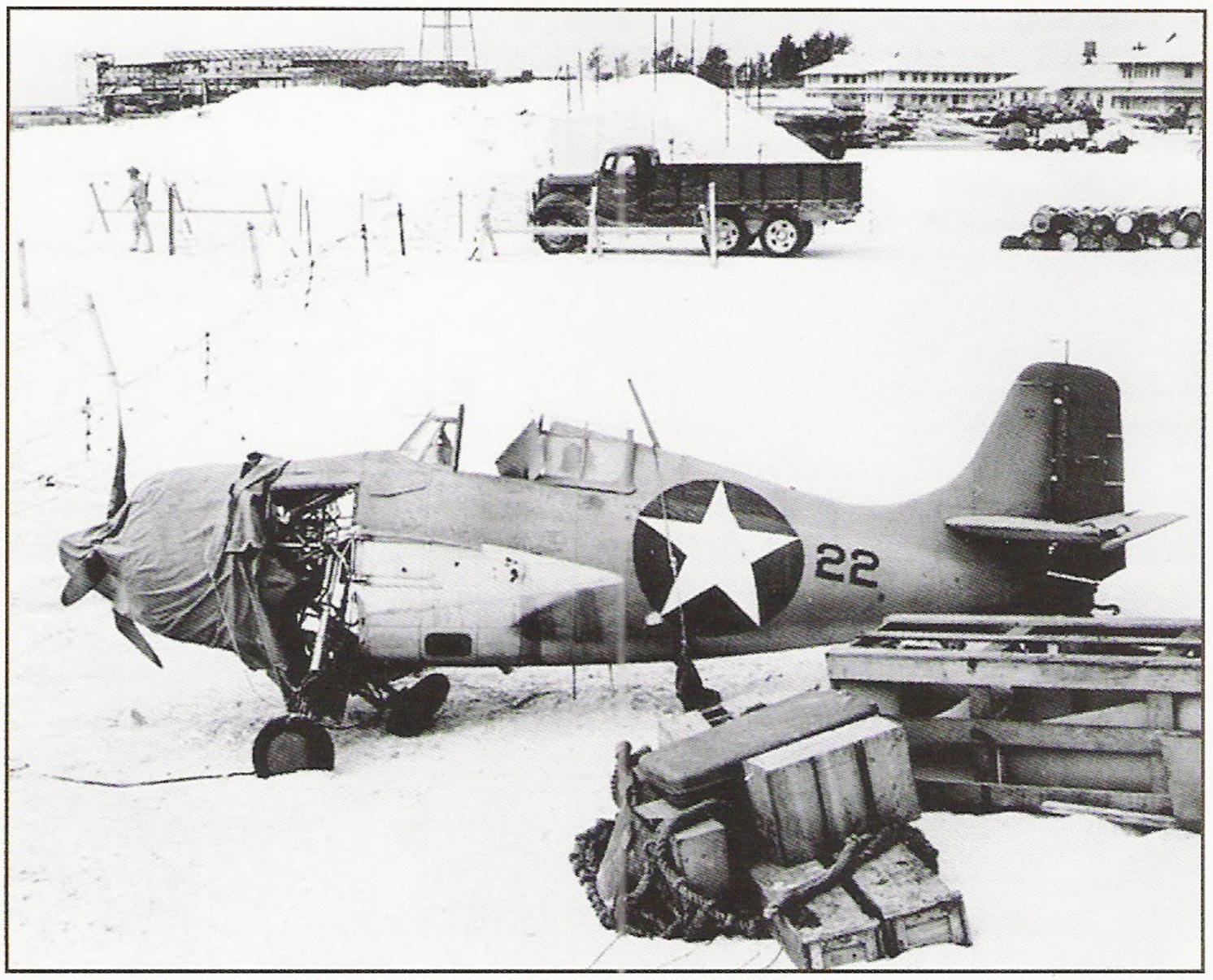
Pero los Dauntless de Glidden volvieron a aparecer, ahora volando a 600 metros, realizando un corto picado de 150 metros para lanzar sus bombas de 500 kg, siendo perseguidos de nuevo por los Reisen. Ocho Dauntless fueron derribados por los cazas y la artillería antiaérea, volviendo los otros ocho supervivientes a Midway. Allí el personal de tierra pudo comprobar la dureza de los combates, ya que seis de ellos llegaron tan maltrechos que nunca volverían a volar. En el Douglas SBD Dauntless del tte. Daniel Iverson se contabilizaron 259 impactos. Pero también los ametralladores lograron derribar cuatro cazas Reisen, y probablemente otros dos.

EL ATAQUE DE LOS BOEING B-17

A las 8.10 horas, los B-17 al mando de Sweeney aparecieron a 6.000 metros de altitud sobre los buques de Nagumo. Repartidos en dos secciones, la primera de ellas lanza sus bombas sobre el portaaviones Kaga, mientras que la segunda, mandada por el teniente coronel Brooke Allen, hace lo propio sobre el Akagi. Ninguna de las bombas impacta en los navíos y los cazas Mitsubishi A6M2 atacan a los bombarderos estadounidenses, resultando «tocado» el B-17 del capitán Cecil Faulkener y herido el ametrallador.

LOS SB2U VINDICATOR

Cuando se encontraba a una distancia de 265 kilómetros de Midway, el comandante Benjamin W. Morris, al frente de los Vought SB2U-3, descubrió la flota de Nagumo al salir de un banco de nubes. Antes de iniciar el ataque aparecieron tres Mitsubishi A6M2 que atacaron a los lentos Vindicator, pero con su fuego cruzado lograron derribar a uno de los cazas. Morris ordenó a sus pilotos atacar, y metiendo gases y poniendo sus motores a la máxima potencia iniciaron un picado sobre la flota enemiga, siempre al amparo de las nubes que flotaban sobre los barcos de Nagumo. La defensa antiaérea japonesa era poderosa y eficaz, lo que provocó que los lanzamientos fueran imprecisos. Eran las 8.20 horas de la mañana del 4 de junio de 1942 y este ineficaz ataque se había saldado con la pérdida de cuatro Vought SB2U-3 Vindicator y de sus respectivas tripulaciones. Sin embargo, la verdadera batalla estaba por llegar.



Grumman F4F-3 Wildcat (Bu.No.4008) del escuadrón VMF-221 pilotado por el capitán John F. Carey, (US Marine Corps) en la batalla de Midway, donde Carey resultó herido.

No te prives de trabajar con las mejores herramientas

AHORA... ¡TODOS CON AEROGRAFO!

SOLO PARA SUSCRIPTORES EUROMODELISMO

Mod. 17.050

Compresor ATLANTIS

94,00 euros
(+ 15,00 euros por gastos de envío)

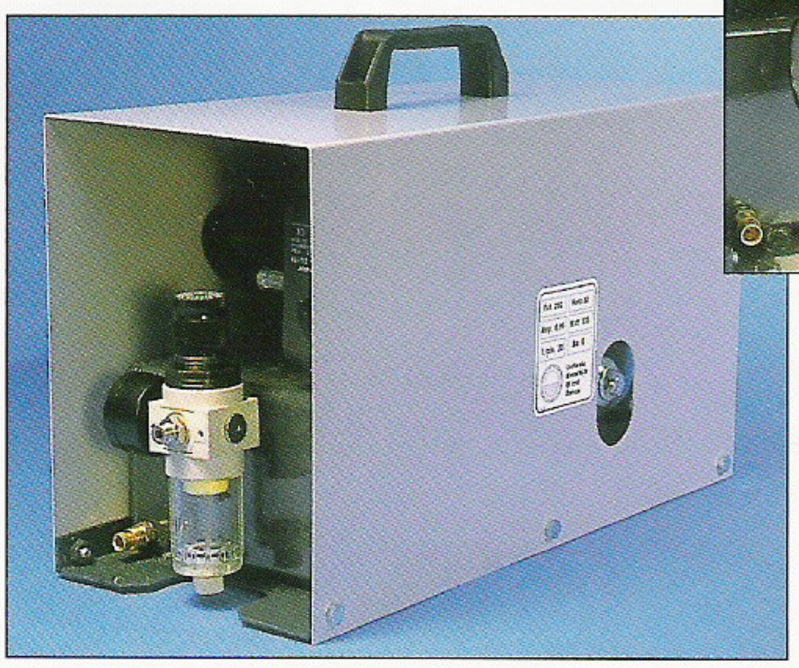
La manguera y el filtro se vende aparte

Manguera
9,00 euros
Filtro
12.00 euros

Mod. 170.469

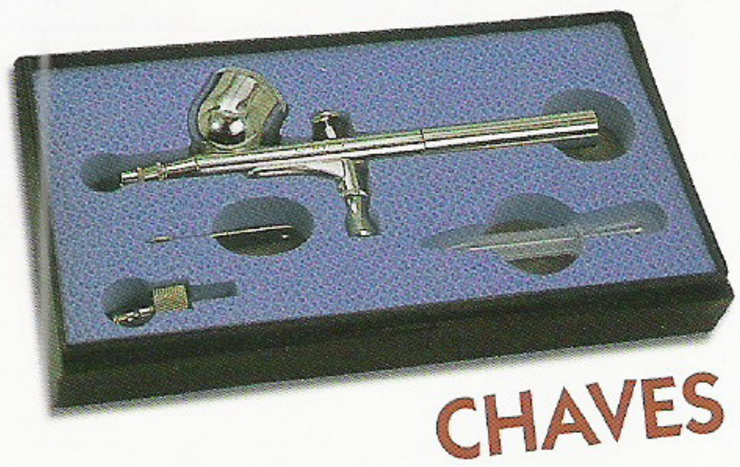
Compresor Silencioso EOLO

Compresor silencioso con calderín, manómetro y filtro.



250,00 euros
(+ 18,00 euros por gastos de envío).
Precio subvencionado por EuroModelismo

1/CHAVES
50,00 euros
(gastos de envío incluidos)
Doble acción. Boquilla de 0,3. Conexión universal. Un todo terreno para cualquier trabajo.



CHAVES

2/FOCUS
91,00 euros
(gastos de envío incluidos)
El más fino de todos. Doble acción. Boquilla superfina de 0,2 micras. Depósito desmontable.

FOCUS

3/EVOLUTION
110,00 euros
(gastos de envío incluidos)
Para los trabajos más precisos. Doble acción. Incluye boquillas y agujas de 0,2 y 0,4.

EVOLUTION

4/AZTEK
160,00 euros
(gastos de envío incluidos)
El más versátil. Estuche con diferentes tipos de boquillas y depósitos intercambiables.

AZTEK

ENVIE ESTE CUPON A: ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 - 28017 MADRID
TAMBIEN PUEDE HACER SU PEDIDO LLAMANDO AL TEL: 913 67 57 08 (días laborables de 10 a 14 horas y de 16 a 18 horas)

DESEO RECIBIR: .....

FORMAS DE PAGO:

❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio)

❑ Visa. Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia bancaria: nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

NOMBRE | PRIMER APELLIDO | SEGUNDO APELLIDO

DOMICILIO: CALLE, PLAZA | NUMERO | PISO | C. POSTAL

CIUDAD | PROVINCIA | TELEFONO

ESTA OFERTA ANULA LAS ANTERIORES

Concursos

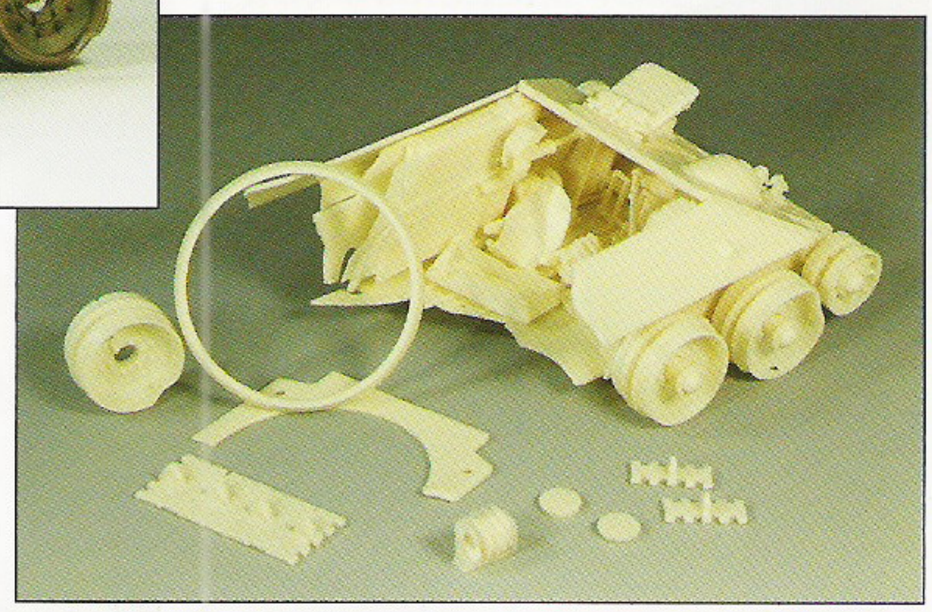
Show «CMEAG 2003»

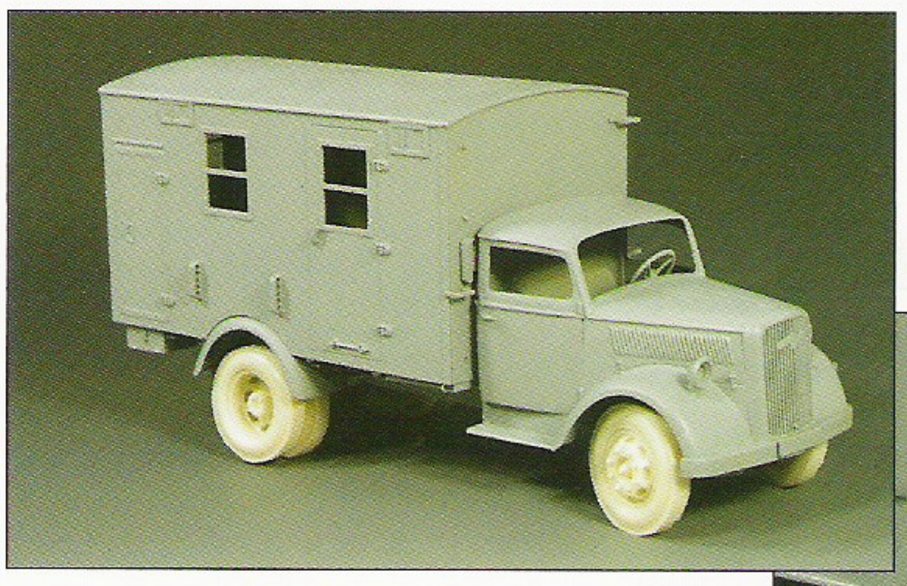
Organizado por el Club de Modelismo Estático de Alcalá de Guadaíra en colaboración con el Excmo. Ayuntamiento de dicha ciudad sevillana, tendrá lugar los días 5, 6 y 7 de diciembre de 2003. Según la edad de los participantes, se establecen los siguientes grupos: Junior (hasta 16 años, con una sola categoría que engloba todos los temas) y Senior (a partir de 16 años), subdividido a su vez en Senior Amateur para modelistas noveles y Senior Máster para modelistas con experiencia. Las modalidades de participación en el grupo Senior abarcan hasta ocho categorías: Aviación; Barcos; Ciencia-Ficción, Fantasía y Referencias Cinematográficas; Vehículos Civiles; Vehículos Militares; Escenificaciones; Figuras y Miscelánea, contando todas ellas con las correspondientes subcategorías según escalas, kits comerciales, trabajos de construcción propia, etc. El Show CMEAG 2003 está dotado también con una serie de premios especiales, destacando el «Qalat Chabir» otorgado por el Excmo. Ayuntamiento de Alcalá de Guadaíra a la mejor obra de temática medieval. Para cualquier información: Tel. 955 613 172.
Web: http://elcutter.com/cmeag/ E-mail: membril@hotmail.com E-mail: blindertu22@hotmail.com

Novedades

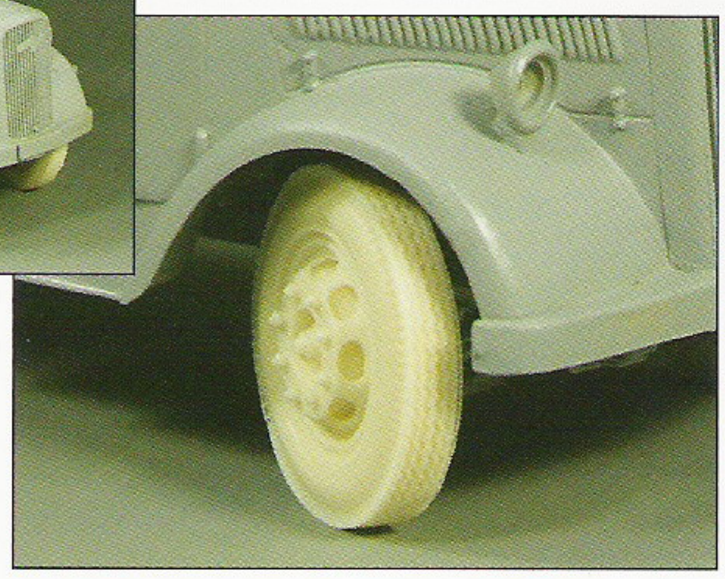
MIG PRODUCTIONS

La marca barcelonesa acaba de lanzar un interesante grupo de novedades que pasamos a describir, comenzando por las reproducidas en resina a escala 1/35, destacando dos originales referencias para el famoso T-34: En primer lugar el kit **T-34 Burn out Wheels** (ref.35-053), que incluye un juego de 20 ruedas con sus correspondientes topes y los brazos de la suspensión al completo. Estas ruedas tienen un excelente detalle y presentan en su modelado toda clase de efectos de rotura y otros desperfectos para adaptarlas a un carro dañado o

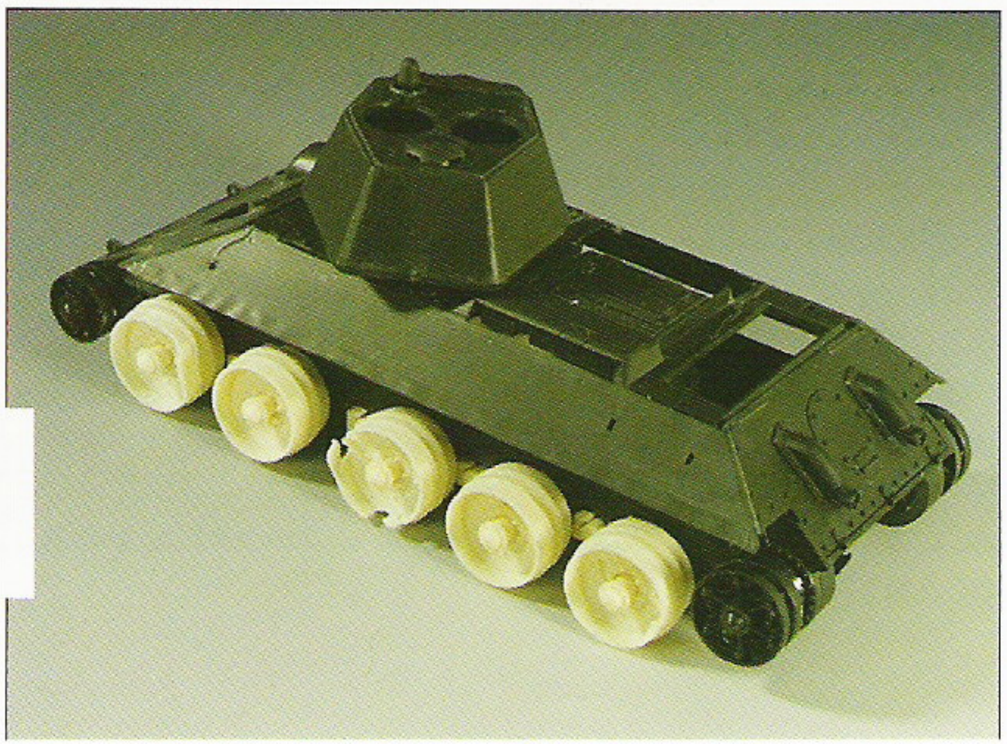


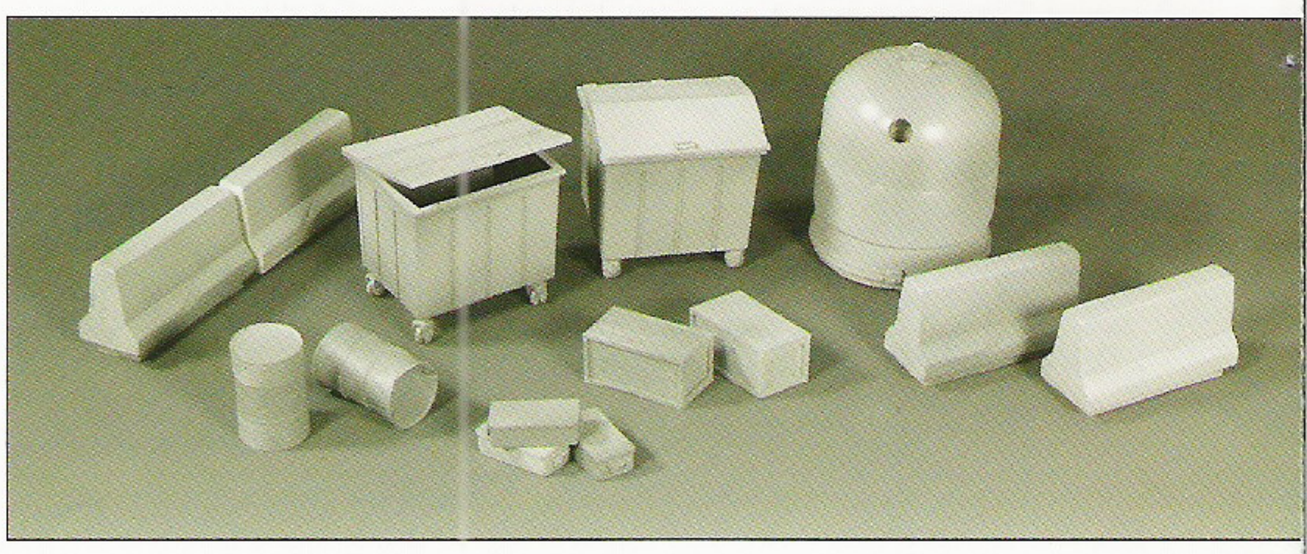


completamente destruido, y en segundo lugar el kit de edición limitada **K.O. T-34** (ref.35-018), un original modelo completo que reproduce la sección delantera de un T-34 destruido con un excelente detallado tanto de los interiores como de los exteriores del carro, ideal como protagonista o complemento para cualquier viñeta o diorama con vehículos destruidos. Incluye un folleto ilustrado a color con instrucciones de montaje y procesos de envejecimiento del modelo paso a paso. Entre los kits de mejora a esta misma escala, también de resina, se encuentra la ref.35-050 pensada para el **T-55** de Tamiya, que incluye el mantelete del cañón



(sin cubierta de lona) y un soporte interno que se adapta a la base del mantelete y permite alzar o bajar el cañón, y la ref.35-047 con un juego de ruedas completo para el **Opel Blitz** de Italeri con neumáticos de dibujo fino para carretera, destacando el buen grado de detalles en las siete ruedas que incluye. Las novedades a 1/35 terminan por el momento con la ref.35-100 **Modern City Set**; un original surtido de mobiliario urbano para dioramas con diferentes contenedores de basura, cajas, bidones y topes de hormigón. Interesante y orginal es también la ref.144-40; terreno y peana modelados en una sola pieza junto con un tramo de vía y un poste de señales para escenas diminutas con los carros y vehículos comercializados por el World Tank Museum a escala 1/144, y últimamente también por Dragon. Las novedades de Mig Productions terminan por el momento con tres nuevas hojas de transferibles (símbolos tácticos y numerales alemanes, emblemas de las Waffen-SS y numerales para vehículos rusos en Chechenia); dos nuevos colores para la gama de pigmentos (P033 Dark Mud y P034 Russian Earth) y un frasco de 75ml de resina acrílica como medium para estos colores.



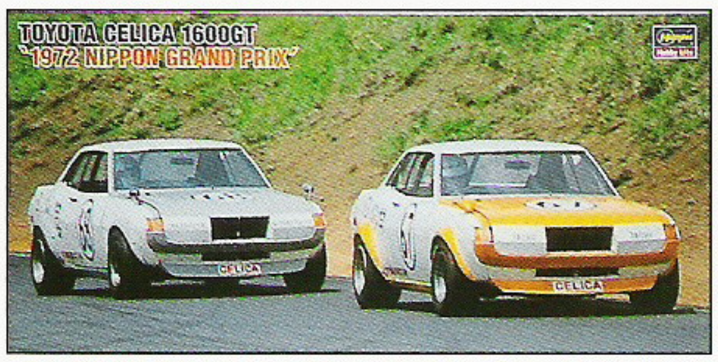


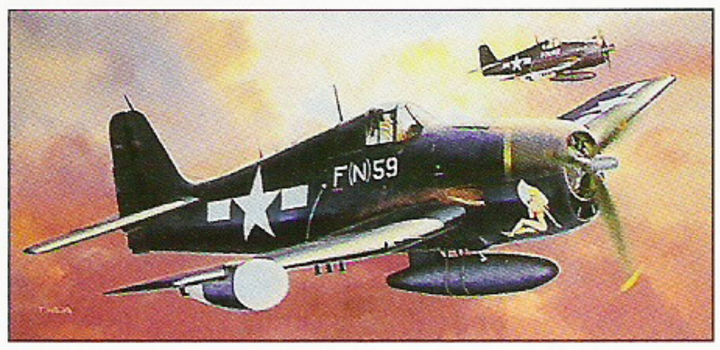
Novedades

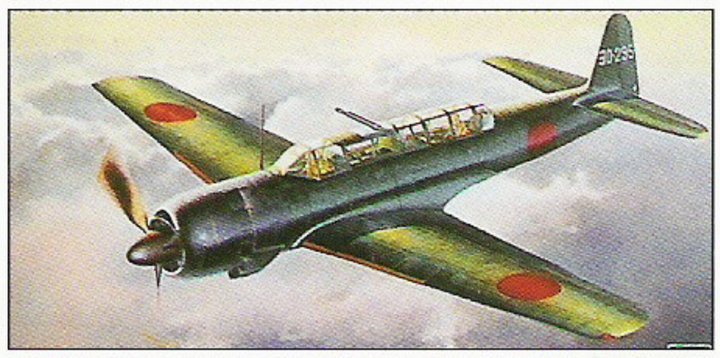
HASEGAWA

Distribuidor: PEMAR MODEL

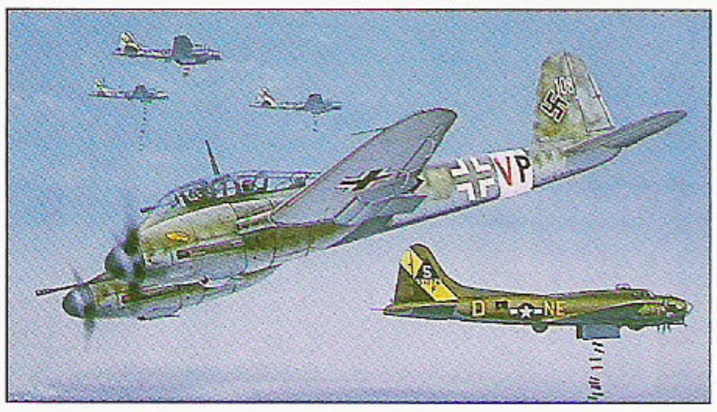
Entre sus últimas novedades hay cosas para todos los gustos, pero vamos a destacar primeramente el kit a 1/24 del **Jeep Willys MB** (ref.MV1), complementado con el afuste de la ametralladora Cal.50 y la figura del soldado-conductor. Se trata de un modelo bastante superdetallado que incluye todo el chasis y el motor, pero reproducido a una escala tan inusual que lo relega al papel de vehículo militar «de colección». Si una escala como 1/24 no es la habitual cuando se trata del popular Willys, sí lo es para un deportivo como el **Toyota Celica 1600GT** (ref.HR-7), que ahora aparece bajo una atractiva versión racing que participó en el campeonato GT japonés de 1972. Pasando a los aviones, especialidad de la marca, destaca como novedad el **B-25J Mitchell** (ref.E16) a 1/72. Ya tocaba que algún fabricante se animara a actualizar la oferta de kits a escala pequeña del famoso bombardero, comenzando por la versión «gun ship» con ametralladoras extras instaladas en los laterales del fuselaje y torreta dorsal. La hoja de calcas incluye dos bonitos ejemplos de «nose art». Pasamos ahora a 1/48, donde acaba de aparecer un segundo kit con la versión de caza nocturna del Hellcat, el **F6F-5N** (ref.8139) con numerales para dos aparatos del escuadrón VMF(N)-541, uno de ellos con una atractiva «pin-up» pintada en el carenado del motor. La segunda novedad importante a esta escala es el **Nakajima C6N1-S «Saiun»** (ref.9488) en versión de caza nocturno y armado con un cañón de 30mm.







EDUARD



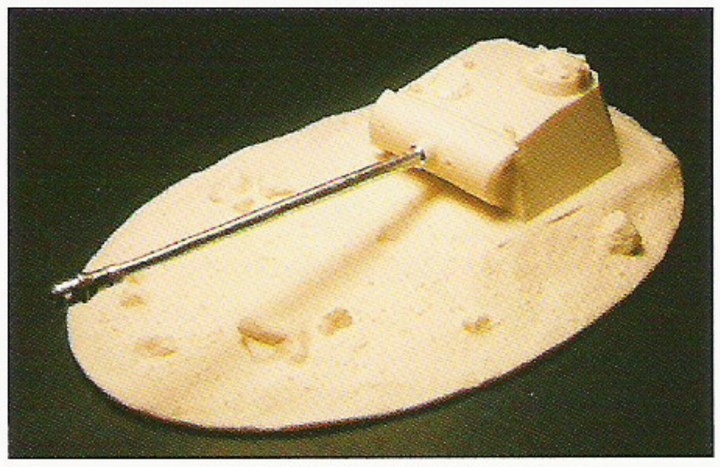
Distribuidor: J. ESCARRÉ

Aunque fracasó en su intento de sustituir al Bf.110, el Me210/410 es uno de los bimotores alemanes más interesantes por la cantidad de versiones a que dio lugar, destacando la que acaba de comercializar Eduard a escala 1/72 dentro de la serie «Profipack». Se trata del **Me410 Zerstörer** armado con el cañon BK-5 de 50mm, utilizado indistintamente como avión anticarro e interceptador de bombarderos. En realidad la firma checa ha utilizado el fino y excelente molde de la japonesa Fine Molds para todas las piezas de plástico, pero mejorándolo con fotograbados, algunas partes de resina y un juego de plantillas para enmascarar la cabina. Eduard ofrece también el mismo modelo en la serie estándar a base sólo de plástico.

HOBBY 37

El comercio especializado madrileño continúa con su serie de bases ambientadas, habiendo comercializado a escala 1/35 un terreno que incluye la torre **Panther Ostwallturm** y que está pensado para poder complementarse con figuras. Reproducida en resina, esta base incluye la torreta de la primera versión dividida en tres partes (torre, cúpula y mantelete), así como el cañón torneado en aluminio de Jordi Rubio. La reproducción y calidad de la resina resulta excelente, y el perfil ovalado del terreno, dividido en dos partes, se puede ajustar a las dimensiones de una peana de madera que tenga la misma forma.

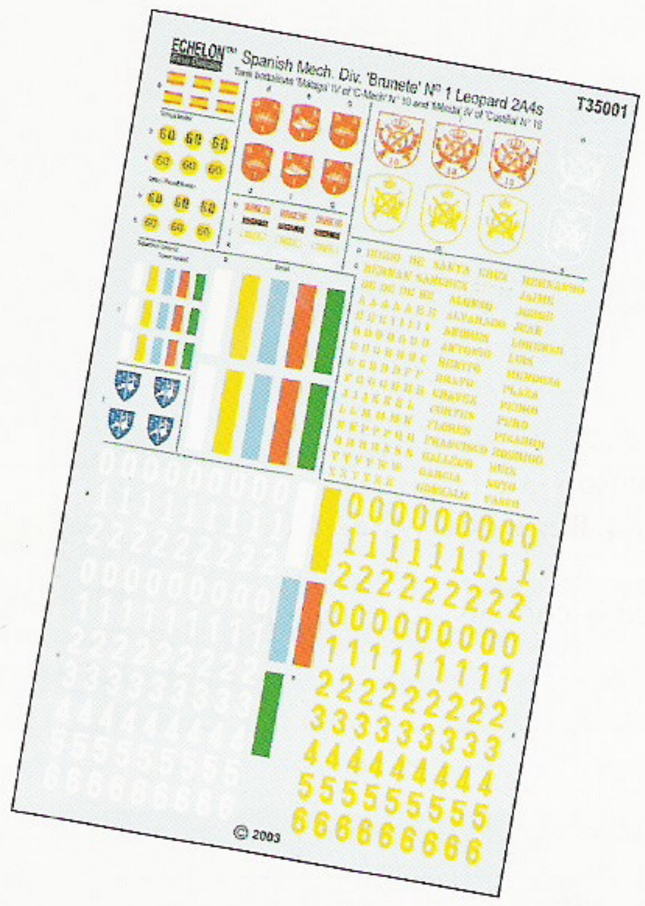
www.hobbymaquetas.com



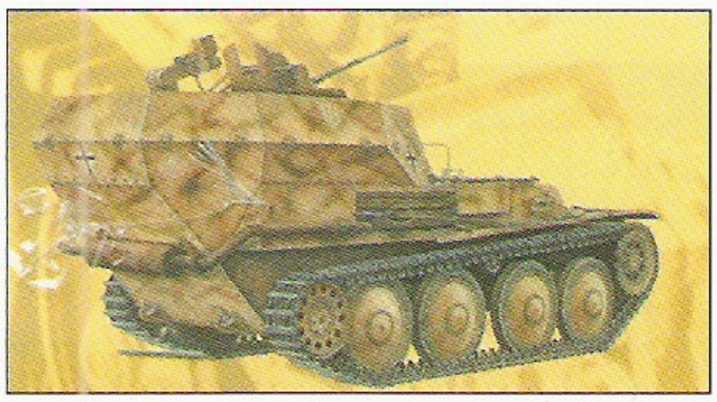
ECHELON FINE DETAILS

Distribuidor: MAKE MODELS

Esta nueva marca de Singapur acaba de comercializar su primera e interesante realización; una superdetallada hoja de calcas pensada para realizar cualquiera de los **Leopard II A4** pertenecientes a la Brigada Brunete del Ejército de Tierra español. Con una gran calidad, esta primera referencia de Echelon viene a cubrir un importante hueco para todos aquellos modelistas aficionados a los vehículos militares españoles. Información: 912 349 375 y 667 845 300. www.makemodels.com



KING HOBBY



Además de su faceta como fabricante de miniaturas, esta marca distribuye también en el mercado español los modelos de firmas tan interesantes como PST, especializada en vehículos militares rusos a escala 1/72, comercializando recientemente un kit del vehículo anfibio **PT-76B** (ref.72053). King Hobby distribuye ahora también las maquetas a escala 1/35 de Alan, cuya última novedad a escala 1/35 es la ref.018, dedicada al Flakpa Gepard **(Sd.Kfz.140).**

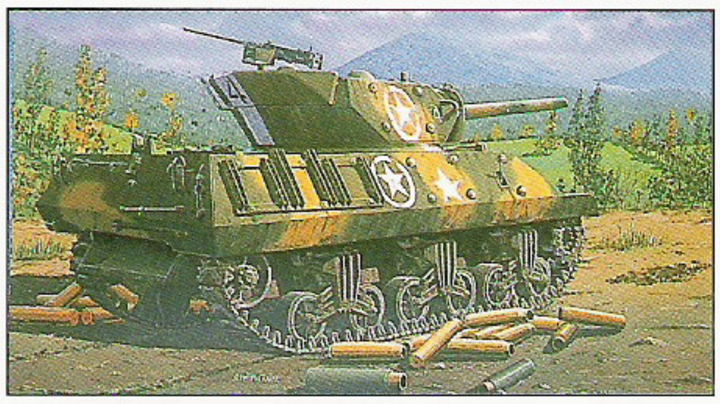
www.kinghobby.com

Novedades

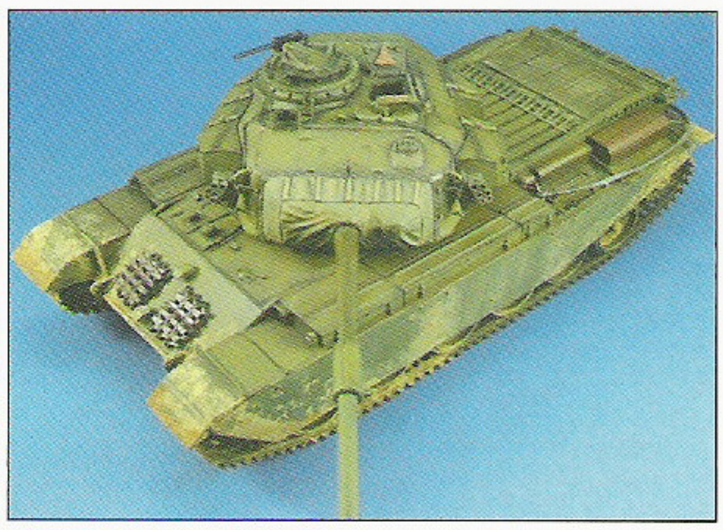
EXTRA-TECH

Distribuidor: J. ESCARRÉ

Con un excelente nivel de detalles en todas sus piezas de plástico inyectado (incluyendo también un pequeño fotograbado) y a escala 1/72, esta marca ofrece distintos modelos con otras tantas versiones del famoso cazacarros americano: Achilles, Achilles IIc, M10 GMC y M36 Jackson.

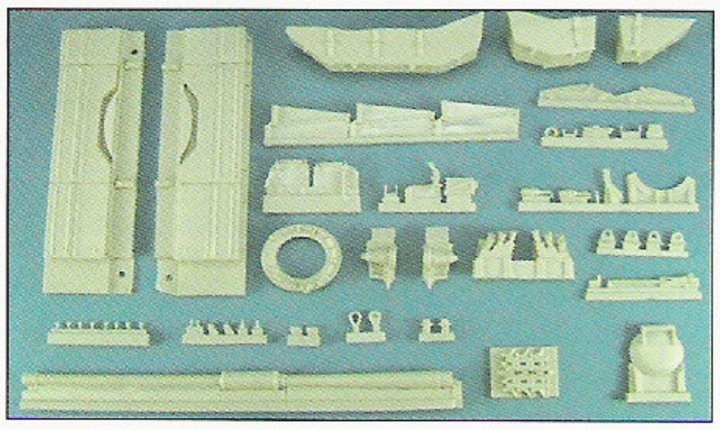


LEGEND PRODUCTIONS

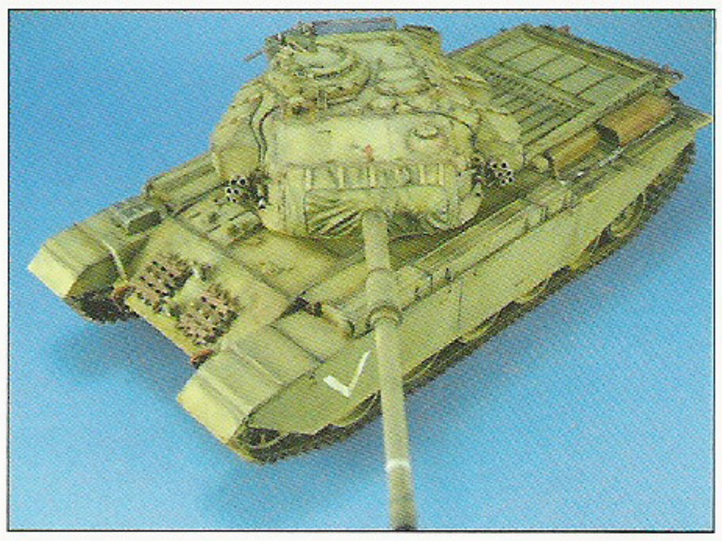


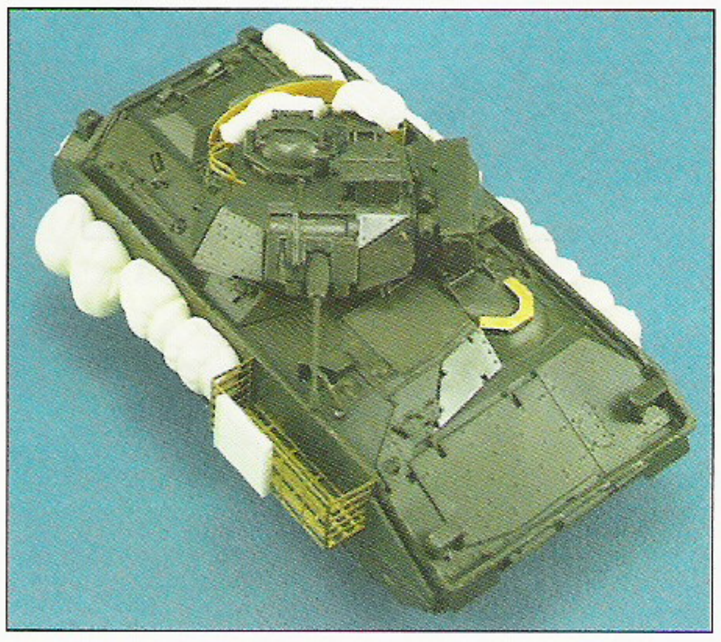
Distribuidor: MAKE MODELS

Este fabricante coreano nos presenta entre sus últimas novedades dos kits para realizar sendas versiones del carro Centurión a 1/35. Se trata en concreto de las referencias LF1059 **Centurion Mk.V Conversion Set** y LF1060 **IDF Centurion 1967 Conv. Set**, ambas compatibles para los kits de



Academy y Tamiya. Realizados en resina, con detalles en fotograbado y otros materiales, estos kits harán las delicias de todos aquellos que habían aguardado hasta ahora para poder realizar estas versiones del mencionado carro de combate, tanto por su calidad de reproducción como por el nivel de detalles y facilidad de montaje. Otra novedad es el kit ref.LF7203 **M2 Bradley Accesory Set** para realizar la última versión del Bradley que combatió en la última Guerra del Golfo en Iraq. Su escala es 1/72 y está pensado para la maqueta de Revell. Legend Productions es una marca importada en España por Make Models, tanto para su distribución como para venta directa a través de su tienda on-line: www.makemodels.com





PLUS MODEL

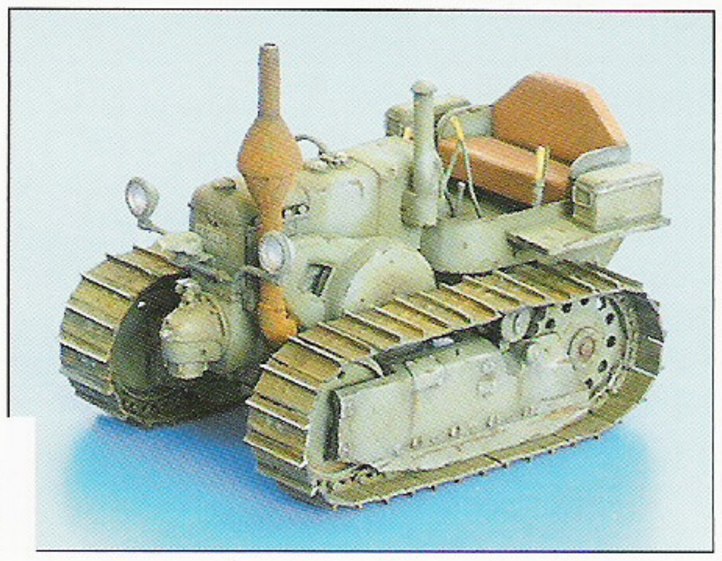
Distribuidor: GUSTAVO GONZÁLEZ

062 ***LANZ BULLDOG 35HP***

Además de comercializar recientemente un kit a escala 1/35 del Tractor M-1, la marca checa retoma el tema de los antiguos tractores adaptados como vehículos de uso militar con el no menos interesante Lanz Bulldog, manteniendo con este modelo el excelente nivel de calidad de Plus Model. Original y superdetallado, el kit está compuesto por 108 piezas de resina y se completa con los habituales fotograbados. Las novedades en accesorios a 1/35 comprenden una hoja impresa en b/n y color que reproduce portadas de periódicos y revistas alemanas de la II G.M. (ref.165); fotos y cuadros (ref.166); cajas de raciones impresas en cartón especial del ejército israelí (ref.167) y un interesante kit de accesorios que incluye un motor de arranque para vehículos y diverso equipo mecánico como latas de aceite y combustible, etc. (ref.159).

Información: 963 332 328

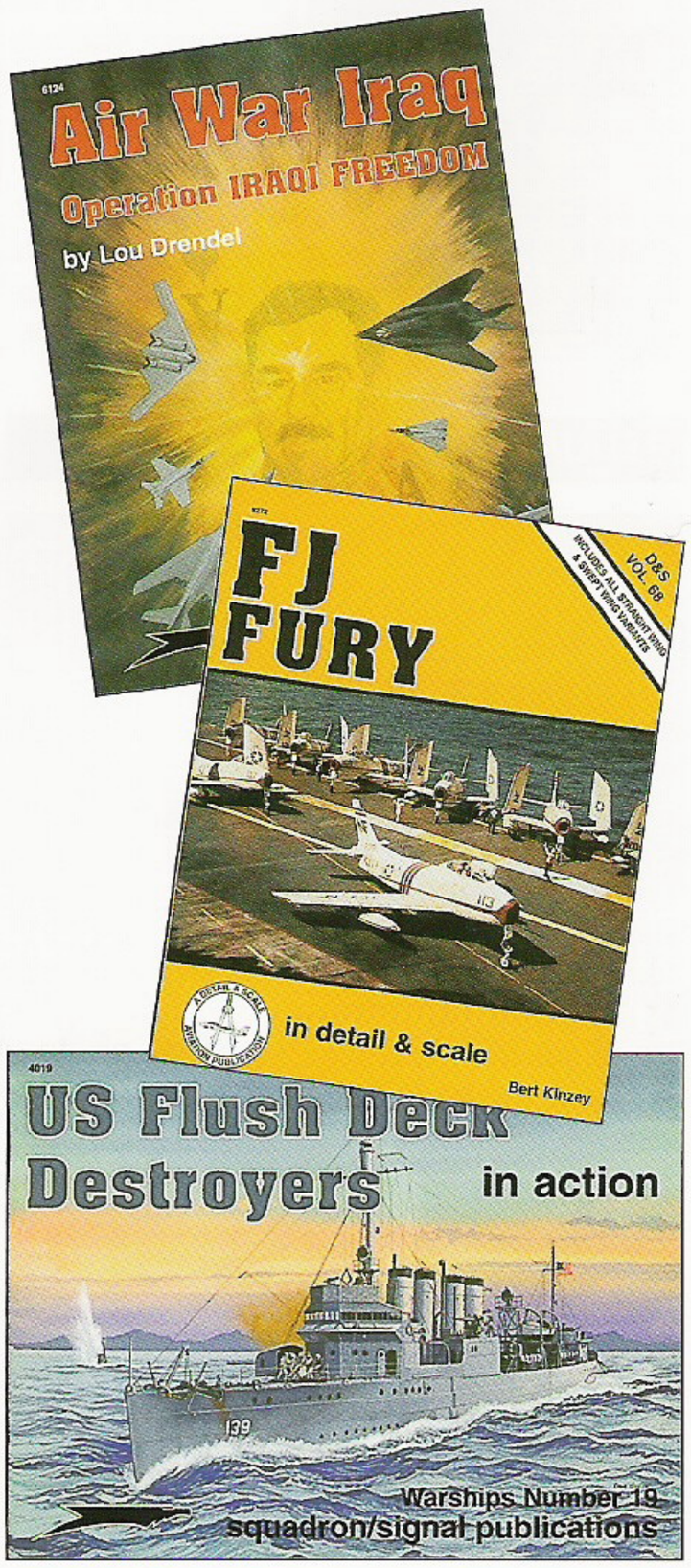
www.plusmodel.cz



SQUADRON SIGNAL

Distribuidor: SOLDAT

Comienzan a aparecer recopilatorios sobre la operación «Iraqui Freedom» y este de la editorial americana es uno de los primeros. Titulado **Air War Iraq** y escrito por Lou Drendel, incluye una variada y amplia selección de fotos en b/n y color sobre los efectivos aéreos de la coalición que terminó con el régimen de Sadam, desde aviones semisecretos com el U-2S y el MQ-1 Predator de vuelo teledirigido hasta los «habituales» B-52, F-14, F-18, etc. La segunda novedad, encuadrada en la colección «In Detail & Scale» está dedicada al **FJ Fury**; el caza naval embarcado desarrollado a partir del F-86E Sabre. Escrito por Bert Kinzey, es un completo estudio de este interesante y poco conocido avión desde la primera de sus versiones (FJ-1) hasta los FJ-4/4B, ilustrada con una gran cantidad de perfiles a color, fotos, planos y reproducción de detalles de los manuales originales, con información ideal para el superdetallado de maquetas. La última novedad, ahora en la serie «In Action» y titulada **US Flush Deck Destroyers,** de Al Adcock, repasa la historia de los antiguos destructores de la US Navy clase Sampson, Ciemson, Wickes, etc.; buques que fueron desarrollados en los años de la Gran Guerra y que con diferentes modernizaciones participaron en la II Guerra Mundial, siendo convertidos muchos de ellos en minadores o dragaminas. A destacar las notas sobre colores y esquemas de pintura.



SUSCRIPCION «EURO-MODELISMO»

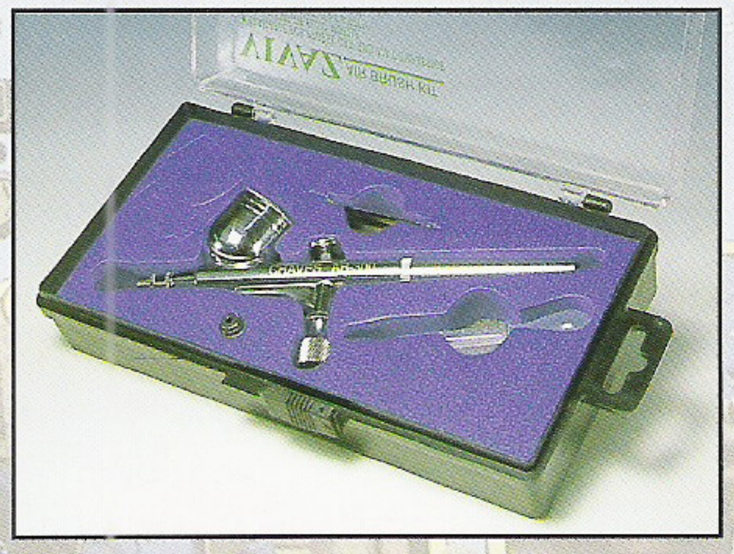
REGALO DE SUSCRIPCION A ELEGIR:

BUSTO TRAMPERO:

MODELADO EN EXCLUSIVA PARA LOS SUSCRIPTORES DE «EURO-MODELISMO». REALIZADO A ESCALA 1/10, REPRODUCCION EN RESINA.

ADAPTADOR DE CALCAS:

LOS FAMOSOS LÍQUIDOS «MICRO SOL» Y «MICRO SET» DE LA MARCA MICROSCALE.



AEROGRAFO: MODELO

«CHAVES AB-300». BOQUILLA DE 0,3 mm. DEPOSITO INTEGRADO. CONEXION UNIVERSAL PARA COMPRESOR.

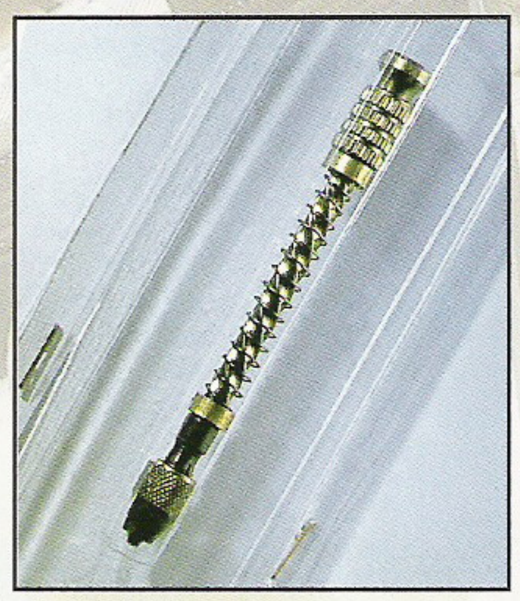
(CON SUPLEMENTO DE 33 €)

JUEGO DE BROCAS:

INCLUYE SIETE BROCAS DE PRECISIÓN: DE 0,2 - 0,4 - 0,5 - 0,6 -0,8 - 1 y 1,2 mm.

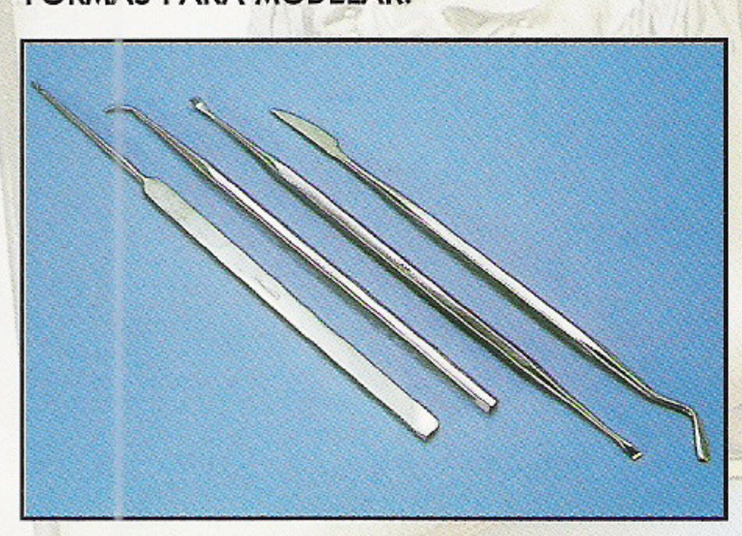
PORTABROCAS:

PORTA-BROCAS MANUAL PARA TRABAJOS DE PRECISIÓN.



SET DE MODELADO: INCLUYE

PUNZONES Y ESPATULAS CON DIFERENTES FORMAS PARA MODELAR.



Y SI LO DESEAS, TAMBIEN PUEDES ELEGIR COMO REGALO LAS TAPAS PARA ENCUADERNAR 1 AÑO DE LA REVISTA.

ENVIE ESTE CUPON A: ACCION PRESS, S.A. C/EZEQUIEL SOLANA, 16 – 28017 MADRID

PUEDE TAMBIEN SUSCRIBIRSE LLAMANDO AL TEL.: 913 67 57 08 (días laborables de 10 A 14 Y DE 16 A 18 horas)

❑ **Envio por CORREO ORDINARIO: por mi suscripción y/o renovación a la revista EURO-MODELISMO durante 1 AÑO al precio de 77 € (con aerógrafo 110 €), 12 números y el regalo; a partir del nº ..... Regalo: .....**

FORMAS DE PAGO:

❑ Giro postal ❑ Contrareembolso (más gastos de envio)

❑ Visa. Titular Visa ..... DNI .....

Visa nº: ..... Caducidad .....

❑ Transferencia bancaria: nº cta. Accion Press, S.A.: Caja Madrid 2038-1854-24-6000008565

❑ Giro Bancario. Titular de la cta.: ..... nº cta. (20 digitos): .....

NOMBRE _____ PRIMER APELLIDO _____ SEGUNDO APELLIDO _____

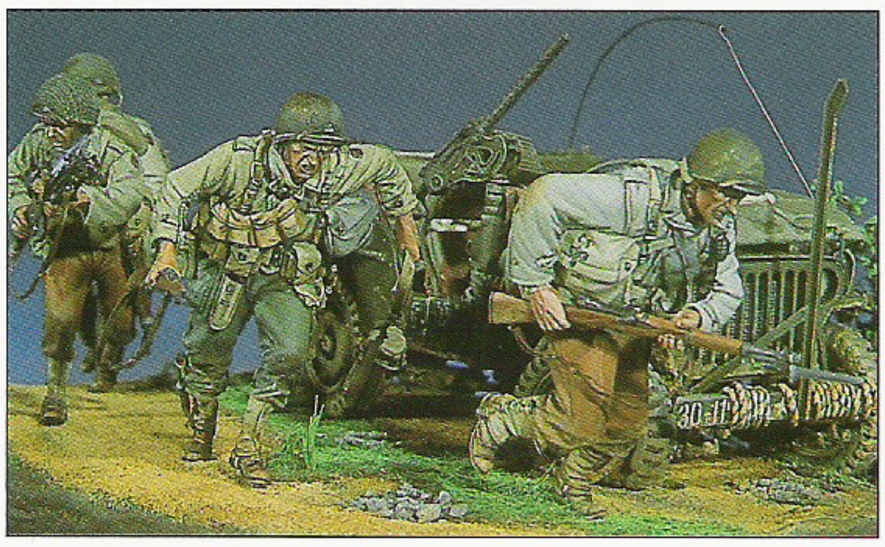
DOMICILIO: CALLE, PLAZA _____ NUMERO _____ PISO _____ C. POSTAL _____

CIUDAD _____ PROVINCIA _____ EDAD _____ PROFESION _____ TELEFONO _____

(esta oferta de suscripción anula las anteriores)

euro MODELISMO

PRÓXIMO NÚMERO **DICIEMBRE 2003**



UN DIA EN LA VIDA DE...

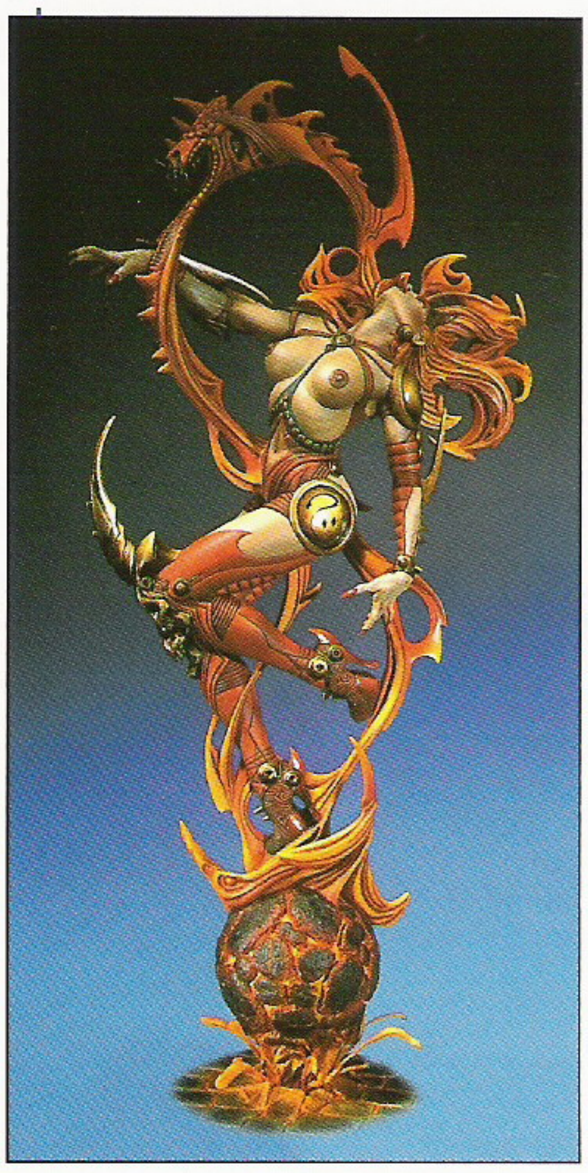
Christophe Camilotte es un modelista francés conocido por sus dioramas y viñetas del ejército americano en la 2ª G.M. En esta ocasión veremos una pequeña escena ambientada en la campaña de Normandía, donde unos soldados de la 30th Infantry Division corren bajo el intenso fuego enemigo. *(foto Elena de las Heras)*

CHRISTEN EAGLE II

El buen hacer de José Manuel Clavero quedará de nuevo patente con otro de sus modelos «de autor». Esta vez nos mostrará un atractivo kit de resina a escala 1/32 producido por la firma Airshow Models dedicado a este biplano deportivo de altas prestaciones. *(foto Rodrigo Hernández Cabos)*

FIRE

En muy poco tiempo María José Saavedra se ha convertido en una consumada experta de la pintura con aerógrafo. Uno de sus más conocidos y premiados trabajos es esta espléndida figura de la firma italiana Pegaso Models, perteneciente a la serie «Fantasy Worlds» *(foto Rodrigo Hernández Cabos)*



SUBARU IMPREZA WRC

Existen varios modelos a escala 1/24 de este World Rally Car; un coche que ha sufrido distintas evoluciones desde su primera aparición en el Mundial de Rallyes de 1997. De entre todas estas maquetas destaca la de Tamiya, que mostraremos construida y pintada por Juan L. Layos Pantoja. *(foto Elena de las Heras)*

Director Editorial
Rodrigo Hernández Cabos
Redactor Jefe
Guillermo Coll Llopis
euromodelismo@euromodelismo.com
Equipo Técnico
José David Hernández Chacón,
José M. Caballero Delso
Carlos de Diego Vaquerizo,
Luis Gómez Platón,
Sara Sánchez-Rivas.
Colaboradores Habituales
Cristóbal Vergara, Joaquín González,
Aurelio Gimeno,
Luis Amarillas, Javier Moreno,
Pedro Andrada,
Ramón Domingo Pérez,
Alfonso M. Berlana, Eduardo Cea,
Mario y Rafael Milla Galán,
Antonio Morant, Luis F. San Román,
Miguel Jiménez «Mig»,
Manuel Rodríguez Aguilar,
Faustino Fernández, Aitor Azkue,
José Borrachero, Joaquín Rebollo,
Agustín Lagartos, José M. Clavero,
Javier Alba, Joaquín G. Gázquez,
Francisco J. y Guillermo G. Villalón,
Jordi Escarré, Enrique Vega,
Diego López, Rodrigo Navarro,
Eugenio E. Alés, Eduardo Ramos,
Luciano Rodríguez, Mario Eens,
Ricardo Rodríguez, Eduardo Soler,
Eric Dufrasnes, Antonio Martín Tello
Jesús Pérez Huélamo, Ismael Rivas,
Javier Redondo Giménez.
Fotógrafos
Elena de las Heras Seguí; Carlos Salvador Gómez; Rodrigo Hernández Chacón; Rodrigo Hernández Cabos; Aurelio Gimeno Ruiz; Alfonso Martínez Berlana.
Diseño y maquetación
– ACCION PRESS, S.A.
– KOMMAD, S.L.
www.kommadpublicidad.com
Imprime
Monterreina
Fotomecánica
ACCION PRESS, S.A.
José Ignacio Pérez Lozano
accionpress@euromodelismo.com
Filmación
ACCIÓN PRESS/VERSAL
Redacción, Equipo Técnico, Administración y Publicidad
ACCION PRESS, S.A.
c/Ezequiel Solana, 16
28017 Madrid
Telf. y fax: 914 086 135
publicidad@euromodelismo.com
administración@euromodelismo.com
Suscripciones
Andrés Fernández Reyero
Tel.: 913 675 708
suscripciones@euromodelismo.com
Edita
ACCION PRESS, S.A.
Distribución
Marco Ibérica, S.A.
Depósito Legal
M-19724-1992

Queda prohibida la reproducción total o parcial de fotografías, textos y dibujos, mediante impresión, fotocopia o cualquier otro sistema, sin permiso escrito de la editorial.
EURO MODELISMO no se hace necesariamente solidaria de las opiniones expresadas por sus colaboradores.